PUISSANCE DU CANADA

COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

CHAMBRE DES COMMUNES

PREMIÈRE SESSION—QUINZIÈME LÉGISLATURE

16-17 GEORGE V, 1926

EN CINQ VOLUMES

Volume I: Pages 1-1038 Volume II: Pages 1039-2065
Volume III: Pages 2067-3164 Volume IV: Pages 3165-4258
Volume V: Pages 4259-5346

VOL. CLXXIII

EMBRASSANT L'INTERVALLE DU 6 MAI 1926 AU 8 JUIN DE LA MÊME ANNÉE

Bibliothèque Champlain
Université de Moncton
Moncton, N.-B.

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1926

PUISSANCE DU CANADA

COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

PREMIÈRE SESSION—QUINZIÈME LÉGISLATURE

16-17 GEORGE V, 1926

EN CINQ VOLUMES

Volume I: Pages 1-1938 Volume II: Pages 1939-2804
Volume III: Pages 2805-4164 Volume IV: Pages 4165-5282
Volume V: Pages 5283-6446

VOL. CLXXIII

CANADA

Débats de la Chambre des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'honorable RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

JEUDI, 6 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT

M. ALFRED STORK (Skeena) dépose le 1er rapport du comité permanent de la Marine et des Pêcheries, qui est ainsi conçu:

Votre comité demande l'autorisation de faire imprimer au jour le jour, ou au besoin, le procès-verbal de ses séances ainsi que les témoignages qui peuvent être entendus, pour l'utilité des membres du comité et de la Chambre, et que l'application de l'article 74 du règlement soit suspendue à cet effet.

M. l'ORATEUR: Il faut donner avis préalable de la motion portant l'adoption de ce rapport.

MEMBRES DU COMITE D'ENQUETE SUR LE COMBUSTIBLE

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre) propose:

Que le comité spécial chargé le lundi 15 mars de s'enquérir au sujet de nos ressources actuelles de houille anthracite et bitumineuse, du fond que nous pouvons faire sur elle, et autres questions s'y rattachant, soit composé des membres suivants: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Campbell, Fafard, Flemming, Garland (Bow-River), Gershaw, Howden, Lapierre, McLean (Melfort), Nicholson et Rogers avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et dossiers, et de faire rapport de temps à autre à la Chambre.

M. T. L. CHURCH (Toronto-Nord-Ouest): Me sera-t-il permis de rappeler au Gouvernement qu'à la session de 1923 un comité fut nommé ayant précisément les mêmes attributions que celui-ci, et saisi d'un ordre de renvoi identique. Ledit comité étudia la question à fonds, la preuve couvrant plusieurs centaines de pages. Les dirigeants des deux grands chemins de fer canadiens ont comparu devant lui. Nous entrons dans le cinquième mois de la session. La nomination d'un comité à cette date ne règlera en rien, je pense, la question du charbon. Les faits sont tous bien connus, et le Gouvernement sait très bien que tout se résume à une question de transport. Le comité nommé en 1923 préconisait l'approvisionnement du combustible au pays et bien que le Gouvernement acceptât cette recommandation il ne fit rien pour y donner suite.

Avec la grève qui existe aujourd'hui en Angleterre et dans le pays de Galles, il y aura l'automne et l'hiver prochain une disette de combustible comme il ne s'en est jamais vu. L'obligation d'assurer un approvisionnement suffisant de combustible dans ce pays n'appartient à aucun comité ou commission, mais au gouvernement actuel. Ce dernier a vendu les meilleurs navires de la marine marchande canadienne, les navires qu'on pouvait utiliser sur les lacs et, aujourd'hui, les chemins de fer nationaux auront à résoudre ce problème. Lorsque cette question fut étudiée devant le dernier comité, on a admis qu'un tarif de transport de $7 serait satisfaisant et paierait les frais généraux. Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas accepté ce tarif? Il a soumis cette importante question à la commission des chemins de fer, de sorte que nous n'aurons pas de rapport avant août prochain, alors qu'il sera trop tard pour obtenir un approvisionnement de combustible. Le board of trade de Montréal, puis-je faire remarquer, comprenant la gravité de la grève actuelle en Grande-Bretagne, prédit une disette de charbon, et les publications économiques et bancaires déclarent qu'une autre grève semble s'annoncer aux Etats-Unis avant l'été. Pourquoi référer cette question à un comité? Quel avantage peut-on en retirer? D'après la motion du premier ministre, le comité est chargé de faire enquête sur nos sources actuelles d'anthracite et de charbon bitumineux; il doit étudier de plus jusqu'à quel point nous pouvons compter sur ces sources d'approvisionnement. Si le comité était plutôt chargé d'étudier jusqu'à quel point nous pouvons compter sur le gouvernement actuel pour la solution de ce problème, ses travaux seraient plus utiles. Le Gouvernement, à mon sens, compte trop sur sir Henry Thorton et semble absolument incapable de prendre lui-même une décision. Tous les témoignages recueillis devant le comité il y a deux ans, témoignages qui couvrent plusieurs centaines de pages, indiquent clairement qu'il ne s'agit que d'une simple question de transport. Les hauts fonctionnaires et les experts de sir Henry Thornton qui

ont comparu devant le comité étaient satisfaits d'un tarif de $7, mais le Gouvernement a refusé de donner suite aux recommandations de ce comité. Je le répète, le Gouvernement permet à sir Henry Thornton d'usurper ses pouvoirs et d'exercer les fonctions qui sont du ressort du Gouvernement. Si on m'avait suffisamment appuyé, lorsque je soulevais cette question dans le passé, on aurait peut-être fait quelque chose.

Il n'y a aucune nécessité de nommer un comité pour enquêter sur les sources d'approvisionnement au Canada, car nous sommes tous au courant de ces sources. Le Gouvernement n'a pas besoin de renseignements à ce sujet. Je demanderai à l'honorable représentant de Brandon (M. Forke), leader adjoint de cette Chambre et au vice-régent de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) de pousser le Gouvernement à prendre une décision et d'assumer la responsabilité qui lui incombe sous ce rapport. Le pays ne devrait pas souffrir à cause de l'insouciance du Gouvernement. Il y a assez longtemps que l'on joue à la balle avec cette question. Une commission, celle des chemins de fer, n'a rien fait jusqu'à ce que le Parlement soit intervenu; son rapport ne sera pas prêt avant le milieu de l'été et, conséquemment, ne sera d'aucune valeur ou de peu de valeur relativement au règlement de cette question. La nomination d'un comité permet au Gouvernement de se soustraire à sa responsabilité vis-à-vis d'une situation qui deviendra très grave au cours de l'hiver prochain. Le projet de résolution ne mentionne que les sources d'approvisionnement et ne dit rien de l'Alberta, des Provinces maritimes ou de la question du transport.

Comme je le disais le 15 mars dernier, après le débat de la session de 1924, mon projet de résolution demandant l'approvisionnement du charbon au pays fut mis aux voix et adopté.

Où en serons-nous l'automne prochain si la grève en Angleterre dure six mois ou un an? Allons-nous nous laisser geler? C'est au gouvernement actuel, tant qu'il restera au pouvoir, qu'incombe la responsabilité de trouver une solution au problème. Je rappellerai au Gouvernement que cette industrie est dans un tel marasme aujourd'hui dans les Provinces maritimes et dans l'Ouest que nous devrions adopter le principe des subventions, des primes et des subsides, une saine doctrine protectionniste, et mettre l'industrie sur pied. Bien que j'aie une haute estime pour l'auteur du projet de résolution, je crains que l'adoption de cette dernière amène des délais et que nous n'ayons pas autre chose qu'un nouveau rapport que l'on joindra aux deux que j'ai déjà ici. Sir Henry Thornton a accepté le tarif de $7, mais plus tard il a prétendu que les conditions avaient changé et il a retiré sa parole. A

l'entendre faire ses déclarations sur les questions qui touchent aux chemins de fer, on le croirait au-dessus de la commission des chemins de fer et même du Parlement. De nouveau, monsieur l'Orateur, je prie le Gouvernement d'agir sans retard afin de résoudre cette question fort grave assez tôt pour épargner au peuple canadien, en particulier aux habitants des provinces centrales, la misère et les désagréments que produira inévitablement une nouvelle pénurie de combustible, l'hiver prochain.

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami de Toronto-Nord-Ouest (M. Church) cherche toujours l'occasion de faire un discours quand la question du combustible est soulevée dans la Chambre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il le faut bien.

L'hon. M. STEWART: Vraiment? Je n'ai rien remarqué de grave, en ces derniers temps, au sujet de l'approvisionnement en combustible, soit dit avec tout le respect dû à mon honorable ami de York-Ouest (sir Henry Drayton). On ne se propose pas de faire examiner par le présent comité les mêmes questions étudiées par le comité dont vient de parler mon honorable ami de Toronto-Nord-Ouest. Point n'est besoin de faire une enquête pour savoir où l'on peut se procurer de la houille; nous le savons tous. Mais certains membres de cette Assemblée, en particulier les représentants de l'Ontario, désirent obtenir du charbon de l'Ouest et, naturellement, les honorables députés de l'Alberta veulent approvisionner l'Ontario de houille provenant de leur province. Afin d'y arriver, certains députés de l'Ontario ont demandé de faire transporter la houille sur les Grands lacs, c'est-à-dire de l'amener à Fort-William, où elle serait transbordée des wagons aux navires, et ceux-ci la transporteraient aux ports des lacs d'où elle serait distribuée dans le sud-est de la province. L'ancien comité n'a pas étudié à fond cet aspect de la question. Je ne vois pas qu'il y ait avantage à faire une enquête sur tout le problème du transport de la houille, car on l'a déjà étudié complètement et les résultats de cette enquête, comme l'a dit mon honorable ami, se trouvent dans le volume qu'il avait entre les mains. Mais des députés qui s'intéressent à cette question pensent pouvoir démontrer la possibilité de réduire le prix du transport de la houille de l'Alberta en la transbordant à Fort-William, comme je l'ai déjà dit. Les activités de ce comité ne nuiront en rien au transport de la houille destinée à subvenir aux besoins des

provinces centrales, l'hiver prochain. Nous savons parfaitement ce que peut produire la grève des ouvriers anglais au sujet de notre approvisionnement en combustible; mais nous nous préoccupons surtout de fournir de la houille canadienne aux provinces centrales. Le Gouvernement s'intéresse vivement à ce problème.

M. ROSS (Kingston): Monsieur l'Orateur, je ne partage pas l'avis du ministre, à savoir que l'ancien comité n'a pas discuté cette question. Je ne me rappelle aucun aspect du problème de la houille dont ce comité n'aurait pas tenu compte et, si je ne me trompe, le ministre verra dans les comptes rendus qu'on examina cet aspect du problème comme tous les autres. Le ministre ne semble, pas plus cette année que les années précédentes, comprendre toute la gravité de cette question. Monsieur l'Orateur, permettez-moi d'appe'er votre attention sur ces faits. Le 22 janvier dernier, le député de Calgary-Ouest (l'hon. M. Bennett) a fait connaître au ministre ce qui lui semblait un état de choses grave, comme le fit, le 25 janvier, le représentant de Bow-River (M. Garland). Le ministre avait répondu:

La situation peut être grave aux yeux des mineurs de l'Alberta, mais il n'y a pas urgence selon nous.

A ce moment même, la situation était grave dans l'est de l'Ontario. A peine deux mois plus tôt, le ministre devait connaître l'urgence de la question, puisque, dans une dépêche de la *Presse Canadienne* datée d'Ottawa le 28 décembre et intitulée: "L'honorable Charles Stewart met le public en garde contre une crise", on lui fait dire:

Dans une interview, l'honorable Charles Stewart conseille fortement aux ménagères "de se protéger immédiatement en faisant des approvisionnements de tout combustible qu'elles peuvent trouver aux prix actuels".

Et ainsi de suite. A cette époque, si l'on en croit le ministre, la question du combustible était grave; mais, le 25 janvier, il déclarait qu'il n'y avait pas urgence selon lui, bien que la situation fût alarmante à ce moment-là. Le ministre semble imbu des mêmes idées aujourd'hui: il veut attendre le rapport de ce comité, comme il a fait auparavant...

L'hon. M. STEWART: Puis-je interrompre? Je n'ai jamais rien dit de tel.

M. ROSS (Kingston): Monsieur l'Orateur, la situation est si grave actuellement que le Gouvernement devrait se charger de régler lui-même la question. Il a acquis une réputation peu enviable pour avoir nommé des comités et des commissions de toutes sortes, lesquels n'ont jamais rien fait. Le chef du Gouvernement a nommé une commission chargée de s'enquérir de la question du bois à pâte; qu'a-t-elle fait? Ses membres ont vagabondé de façon moderne et fait un voyage dans d'excellents wagons de luxe et autres, jusqu'à ce que le ministre des Finances s'est vu forcé de les rappeler, de leur enlever leur position et leur traitement. Je ne puis voir ce que ce comité pourra bien faire; aujourd'hui ce problème est devenu si grave que le Gouvernement devrait se faire un devoir de le résoudre, de s'en occuper et d'accepter ses responsabilités.

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce discours va-t-il clore le débat?

Le très hon. MACKENZIE KING: Non, ce n'est pas pour y mettre fin.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si le motionnaire prend la parole, le débat prend fin, mais s'il est bien entendu qu'il n'en sera pas ainsi, c'est bien.

M. l'ORATEUR: Quelle est la question?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le très honorable premier ministre s'est levé pour prendre la parole, et j'ai fait remarquer que cela mettrait fin au débat, vu qu'il est l'auteur de la motion.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je désire simplement fournir un mot d'explication.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis bien disposé à laisser parler l'honorable député pourvu qu'il soit entendu que cela ne mettra pas fin au débat.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne désire que donner une explication. Pour sa part, le Gouvernement ne cherche qu'à se rendre au désir de l'honorable député de Lambton-Est, qui a formulé le souhait de faire nommer ce comité. C'est pour se rendre à ce souhait que le Gouvernement a consenti à nommer un comité, seulement si les honorables députés de l'opposition sont d'avis que ce comité va être inutile, nous sommes tout disposés à retirer la motion.

M. F. P. QUINN (Halifax): Cette affaire est de la plus grande importance pour la province de la Nouvelle-Ecosse, d'où je viens, et cette province a les gisements houillers les plus exploités du Dominion. Or je ferai remarquer que la Nouvelle-Ecosse n'a pas de représentant dans ce comité. La province du Nouveau-Brunswick, dont les gisements sont comparativement de peu d'importance est représentée; il en est ainsi pour l'Alberta, et je désirerais savoir pourquoi l'on ne voit pas de représentant de la Nouvelle-Ecosse faire partie de ce comité.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami a demandé pourquoi la Nouvelle-Ecosse n'avait pas de représentant dans ce comité. Monsieur l'Orateur, j'ai compris qu'on avait prié les whips des divers partis de donner les noms de ceux qu'ils désiraient faire nommer dans ce comité. Vu que la plupart des honorables députés de la Nouvelle-Ecosse sont de l'opposition, c'est de là qu'ont dû être transmis les noms. J'apprends de plus que la Nouvelle-Ecosse a un représentant dans la personne de l'honorable député de Cap-Breton-Sud (M. Macdonald).

L'hon R. B. BENNETT (Calgary-Ouest): Je ne désire ajouter que quelques mots à ce qui a déjà été dit au sujet de cette affaire. Le 15 mars l'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong) proposa une motion appuyée par l'honorable député de Frontenac-Addington (M. Edwards), priant la Chambre de s'intéresser à l'exploitation des gisements houillers du Canada et à la distribution de ce produit au plus bas prix, en vue de pourvoir au besoin urgent qu'on a de ce combustible pour fins industrielles et domestiques et c'est dans ce but que ce comité a été constitué. Par suite de cette résolution, le premier ministre a proposé aujourd'hui les noms de ceux qui forment le comité, ce sont MM. Armstrong, Bury, Campbell et ainsi de suite. Pourrai-je faire remarquer que le but assigné dans cette motion diffère de celui que la motion de l'honorable député de Lambton-Est avait en vue. Le comité spécial nommé en vertu de cette motion a pour but de faire une enquête sur nos gisements réels d'anthracite et de houille grasse, sur la question de savoir si nous pouvons compter sur des fournitures de cette source et si les prix sont justes et modérés, et sur autres matières connexes. L'attitude à prendre à l'égard de cette proposition eût été de reconnaître le fait qu'un comité constitué en 1923 pour faire enquête sur cette matière avait fait un rapport, et je proposerais que le comité actuel reprît le travail là où il avait été suspendu en 1923, afin d'éviter doubles dépenses et des frais inutiles de fonds publics pour cet objet. Puis-je signaler aussi que le rapport déposé dans le temps était très, très précis. On le trouvera imprimé aux pages 8 et 9 des Journaux de la Chambre n° 6 (Mines et Minéraux) et l'allusion qu'on y fait à ce comité ne concerne pas seulement les mines et minéraux d'une façon générale, mais aussi nos ressources houillères d'une façon précise, surtout pour ce qui est de notre dépendance vis-à-vis des Etats-Unis. Après ce rapport et après l'audition de témoins, ce qui a coûté très cher, le comité nouveau ne devrait pas refaire ce qui a été fait. Il suffira de modifier la motion de façon à dire clairement que le comité devra faire rapport en s'inspirant du rapport du comité le plus récent; ou autrement dit en s'occupant surtout de la question du transport. Tous les députés à la Chambre doivent reconnaître que nous avons déjà inventorié de façon certaine nos ressources en combustible. Nous en avons une idée générale et, de plus, nous savons en particulier dans quelle province elles se trouvent et quelle est leur étendue, et la difficulté à laquelle nous sommes surtout en butte à l'heure actuelle, ce sont les frais de transport.

Ce comité a étudié cette question assez au long et conseillé certaines mesures déterminées au Gouvernement. L'honorable député de Kingston (M. Ross) s'est plaint, et fort à propos, selon moi, que le Gouvernement n'ait pas suivi ces avis. Je préconise cette enquête pour établir combien coûte le transport du charbon des grandes houillères de l'Alberta au Centre du Canada, et des Provinces maritimes à Montréal et aux autres villes de l'Est canadien. Voilà la véritable difficulté qui s'offre à nous. Inutile de perdre du temps à fixer l'étendue de nos ressources en houille, à établir si le combustible est bon ou non, car nous avons déjà déterminé la qualité de ce charbon et il s'en est fait un grand usage en Ontario durant la saison dernière.

A cet égard, quoi qu'en ait dit le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Stewart) je veux mentionner au compte rendu la grande reconnaissance que la population de l'Alberta éprouve à l'égard de l'honorable député de Toronto-Nord-Ouest (M. Church). A propos et à contre-temps, il a préconisé l'opportunité pour les citoyens d'Ontario d'utiliser le charbon de l'Alberta et la plupart des gens de l'Alberta comprennent qu'ils ne sauraient rencontrer de meilleur apôtre de l'exploitation des houillères de leur province que l'honorable député de Toronto-Nord-Ouest. Je fais des vœux pour qu'on ne fasse pas de cette question un hochet politique et qu'on ne la traite pas comme une pure question politique. Le pays est en face d'une situation qui peut devenir fort grave relativement au combustible, l'hiver prochain. Si, par aventure, quelque chose entravait l'extraction de la houille aux Etats-Unis, en sus des difficultés actuelles en Grande-Bretagne, tout député fédéral aurait, j'en suis sûr, le sentiment d'avoir quelque peu négligé son devoir, au cas où il n'aurait pas, au meilleur de sa connaissance, donné aujourd'hui tous les avis possibles sur l'utilisation du charbon de l'Alberta en Ontario, l'hiver prochain.

Je ne révèle pas un secret en disant que de grands capitalistes anglais sont déjà disposés à affecter des placements appréciables à l'exploitation des houillères en Alberta. Le groupe le plus considérable d'exploitants de charbonnages en Grande-Bretagne est prêt à faire ce placement; il s'ensuit que la question par excellence qui doit occuper l'attention de ce comité outre celles que mentionne nommément l'honorable député de Lambton, c'est le prix du transport. C'est le problème qui entre tous intéresse le public canadien, en ce moment, et si mon très honorable ami...

L'hon. M. STEWART: Ne serait-il pas sage d'ajouter aussi les frais de distribution?

L'hon. M. BENNETT: Fort bien, et si mon très honorable ami voulait avoir l'obligeance d'accepter mon avis dans le même esprit que je le donne, il pourrait refaire sa motion non pour la rendre conforme à des propositions de ma part, mais pour la faire coïncider davantage avec le rapport fait en 1923, et avec la motion de l'honorable député de Lambton-Est, d'où il pourrait résulter beaucoup de bons effets. Nous ne perdrions pas de temps, nous ne disperserions pas nos efforts et puis-je ajouter que, lorsque la chose se fera, l'adjonction du député de Toronto-Nord-Ouest (M. Church) au comité faciliterait peut-être la marche des affaires?

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-Est): Comme je suis l'auteur de ce projet de résolution, je tiens à dire quelques mots pour l'appuyer. L'honorable député de Toronto-Nord-Ouest (M. Church) a mentionné deux comités antérieurs qui se sont enquis de la question, l'un institué par le Sénat, l'autre par la Chambre des communes. Leurs rapports sont à la disposition de tous. J'ai lu ces rapports fort attentivement avant de soumettre ce projet de résolution au Parlement, et ma proposition relative au transport du charbon du Nord-Ouest et de l'Est du pays aux provinces du Centre diffère absolument des moyens indiqués dans ces deux rapports.

En quelques mots, ma proposition est la suivante: Transporter le charbon de l'Ouest à Port-Arthur et à Fort-William, et de là en bateau par les lacs jusqu'à Toronto, quand il vient de l'Ouest, si vous voulez, et disons jusqu'à Kingston, quand il vient de la Nouvelle-Ecosse. Cette proposition est praticable, car elle permet d'économiser une somme énorme en frais de transport. Ainsi, par exemple, la houille peut être transportée de Port-Arthur et Fort-William, par le lac Huron, la rivière Ste-Claire et le lac Erié, pour un dollar la tonne approximativement. Quel meilleur argument veut-on à l'appui de cette proposition? J'ai examiné les appareils de chargement et de déchargement perfectionnés depuis quelques années ,et je suis convaincu que la houille peut être transportée et livrée aux ports du lac Huron, de la rivière Ste-Claire et du lac Erié, pour moins de, ou un dollar disons la tonne, de Port-Arthur et Fort-William. Si le blé peut être transporté de Fort-William à Buffalo pour $1 la tonne, le même taux peut certainement s'appliquer à la houille. Comparez ce prix au prix du transport par chemin de fer; au prix que la commission des chemins de fer sera obligée d'établir. Le taux des chemins de fer est tout à fait différent.

Tout en reprochant au Gouvernement de n'avoir pas nommé ce comité bien avant—voilà maintenant deux mois tout près que j'ai proposé cette résolution,—malgré le temps perdu, je crois que nous pourrons fournir au Parlement des renseignements importants qui contribueront à la solution de ce problème.

Je ne désire pas prolonger ces remarques à l'appui de la proposition. Si le comité veut se mettre à l'œuvre immédiatement et continuer résolument, je suis sûr qu'il pourra, avant la fin de la session, arriver à quelque chose de pratique.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je n'interviens que pour expliquer une remarque que j'ai adressée au ministre pendant qu'il parlait. Je lui ai fait observer que c'était un sujet qui tenait à cœur à l'honorable député de Toronto-Nord-Ouest qui ne manque pas une occasion d'y revenir. Cela s'explique, et pour nous aussi, car c'est notre devoir à tous de pousser ce Gouvernement à agir. Ce seul motif nous justifie suffisamment. Ce serait un grand bien pour le pays que d'amener le Gouvernement à une plus haute conception de ses devoirs, même si pour cela il fallait parler longuement. Les paroles du très honorable premier ministre me reviennent. Après tout, dit-il, si vous n'êtes pas contents de cela, je n'y tiens pas, et je vais retirer la proposition. Nous la faisons simplement pour vous obliger, dit-il en substance. C'est mal interpréter nos intentions. Ce que nous voulons c'est du combustible pour la population. Nous voulons que le Gouvernement se charge de cette question et présente les mesures qu'il croira de nature à procurer de la houille, au lieu de s'en tenir à des résolutions présentées avec l'intention de les retirer, résolutions auxquelles ils n'ont foi que si nous les approuvons.

Cette proposition est restée là depuis le quinze mars; rien n'a été fait dans l'intervalle, mais nous trouverions encore pire de la remettre de nouveau. Ce comité sera une très bonne chose s'il se met à l'œuvre immédiatement et si le Gouvernement veut donner suite à son rapport à cette session même, mais la proposition change entièrement de caractère si le Gouvernement se sert de ce comité comme il a fait de tant d'autres, pour éluder le problème, et ce sont les gens d'Ontario et de Québec et les mineurs de la Nouvelle-Ecosse et de l'Alberta qui en souffriront.

M. J. MALCOLM: Ayant appuyé la résolution de l'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong) lorsqu'elle a été proposée, j'ai une remarque ou deux à faire.

Le comité n'a pas à s'occuper de la vente de la houille de la Nouvelle-Ecosse dans les provinces centrales, car tous les membres de cette Chambre sont convaincus, je crois, que le seul moyen de l'utiliser comme combustible dans les provinces centrales est de la convertir en coke, en établissant des cokeries dans l'Ontario et Québec. Je crois que le Gouvernement n'a pas besoin de comité pour prendre une décision à cet égard.

Deuxièmement, pour la houille de l'Alberta, il y a deux choses à considérer dont la première est le prix d'extraction. Les honorables députés de l'Alberta ont reconnu que la surproduction, trop de mines en exploitation et l'insuffisance d'emploi contribuent à accroître outre mesure de prix de la houille. Il faudra remédier à cela, sans quoi le prix de la houille de l'Alberta sera trop élevé pour les consommateurs de l'Ontario et de Québec. Puis, il y a cette autre question de savoir si la houille de l'Alberta d'une qualité susceptible de rivaliser avec la houille américaine peut être transportée dans les provinces centrales, sans l'imposition d'un droit sur l'anthracite; et cela devient pour le Gouvernement une question de politique fiscale.

L'honorable député de Lambton-Est a parfaitement raison quant aux méthodes de transport de la houille. Je ne suis pas sans ignorer le coût du transport par les lacs, mais toutes les qualités de la houille de l'Alberta ne peuvent être chargés sur les bateaux à Fort-William, et transportées de là aux ports de l'Ontario et transbordées par chemins de fer à divers endroits de cette province. Cela est possible, mais seulement avec certaines qualités du charbon de l'Alberta. Pourra-t-on demander aux consommateurs de l'Ontario de se servir pour leur usage domestique de n'importe quelle sorte de houille de l'Alberta, lorsque certaines qualités deviendront tellement en poussière dans le transport qu'il sera impossible de les utiliser. Ce comité devrait se limiter au contrôle de l'approvisionement, du coût et des méthodes de transport de la houille de l'Alberta. Si cet approvisionnement est assuré de manière que les meilleures qualités puissent atteindre l'Est sans s'effriter, je crois, comme je l'ai déjà dit dans un discours antérieur, que les chemins de fer devraient réaliser de plus forts bénéfices avec un tarif de 4 dollars jusqu'à Fort-William qu'avec un de 7 dollars jusqu'à Toronto. Les meilleures qualités peuvent être voiturées de Fort-William à 1 dollar la tonne, à tous les ports des lacs Huron, Erié et Ontario. Le Gouvernement peut adopter cette politique. J'ai sollicité le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) de s'occuper de cette question sans retard. Il faudra pour cela construire des quais aux ports des lacs, mais on aura le contrôle du charbon de l'Alberta. Plusieurs, à cet égard, redoutent la nationalisation. Ce n'est pas mon avis. Nous avons démontré que l'attitude du public canadien à l'égard du principe de l'étatisation est celle de bons citoyens. Nos chemins de fer nationaux n'ont été en butte à aucune grève ni à aucun trouble; ils ont eu du succès. L'Ontario a prouvé de plus qu'une population intelligente peut posséder un service public et bien l'exploiter. Je ne crois pas que l'Alberta obtienne le rendement maximum de l'exploitation de ses houillères tant que des nouvelles mines seront ouvertes indistinctement. Je pense aussi que l'Ontario paiera un prix trop élevé pour la houille de l'Alberta et recevra des qualités inférieures, s'il n'existe pas quelque surveillance. Chaque commande de 1,000 tonnes de plus peut signifier une nouvelle exploitation houillère et, par conséquent, une concurrence plus active. Je ferai observer au ministre de l'Intérieur que le plus sérieux problème qu'il ait à résoudre au sujet de la vente du charbon de l'Alberta dans l'Ontario est le contrôle de son approvisionnement. Si les meilleures mines sont exploitées de manière que les mineurs aient leur plein salaire, le coût ne montera pas. Dans ces circonstances, je crois que la houille de cette province peut être transportée dans l'Ontario, et que ce produit peut être pour nous une riche ressource nationlae. Je répéterai au ministre de l'Intérieur que la question du transport de la houille de l'Alberta n'est pas difficile; c'est son contrôle qui offre des difficultés. C'est à ce sujet que le Gouvernement doit prendre une attitude, et nous n'avons pas besoin d'un comité pour trouver les preuves nécessaires.

(La motion est adoptée.)

DECISION DE M. L'ORATEUR

AU SUJET DE L'ELECTION DE LA RIVIERE-DE-LA-PAIX

M. l'ORATEUR: Je vais donner ma décision touchant la question de règlement soulevée mardi.

James-Arthur Collins a soumis à la Chambre une pétition demandant aux Communes du Canada de déclarer et de déterminer que Donald-Macbeth Kennedy, de Waterhole, province d'Alberta, n'a pas été dûment élu lors de l'élection tenue le 29 octobre 1925; que son élection est nulle; et que le requérant doit être déclaré élu, et avoir droit de siéger comme député du district électoral de Rivière-de-la-Paix à la Chambre des communes du Canada.

Le très honorable W.-L. Mackenzie King, vu le rapport du greffier des pétitions, a soulevé une question de règlement. Il prétend que la pétition en question ne peut être convenablement reçue à la Chambre des communes, parce que l'élection de la Rivière-de-la-Paix est contestée, qu'elle est devant la Cour suprême de l'Alberta, et que le Parlement du Canada, en vertu de la loi des élections contestées adoptée en 1873, et maintenant comprise dans le chapitre 7 des Statuts revisés du Canada (1906) a transféré aux tribunaux, juridiction exclusive dans les affaires se rattachant à l'élection des députés.

Une discussion s'est ouverte sur la question, et des deux côtés de la Chambre l'on a cité de nombreuses décisions, de nombreux précédents et autorités. Le sujet est très important, et j'ai donné à sa solution la plus sérieuse attention.

J'ai consulté les affaires citées, et je constate qu'elles ne s'appliquent pas toutes à la pétition qui nous occupe.

Dans l'affaire de Queen's (N.-B.), les procédures n'avaient pas commencé par une pétition. Le 4 avril 1887 le greffier de la couronne en chancellerie reçut l'ordre de comparaître le jour suivant avec le rapport de l'élection, les livres de scrutin, et autres pièces. Il comparaissait en conséquence le lendemain.

Le 28 avril 1887, M. Skinner présentait une motion demandant que le greffier de la couronne modifiât le rapport en effaçant le nom de M. Baird et lui substituant celui de M. King, comme député dûment élu de la circonscription électorale; sur amendement de M. Thompson, le rapport et les pièces étaient renvoyés au comité des privilèges et élections.

L'affaire Brockville et Huron-Ouest a suivi la même marche. Une motion était adoptée le 6 juillet 1899, ordonnant au greffier de la couronne en chancellerie de se présenter au Bureau de la Chambre avec tous les cahiers de scrutin, liste des électeurs et autres pièces que lui avaient transmis les différents présidents d'élection. Il comparaissait le jour suivant et produisait les pièces voulues. Sur motion de M. (maintenant sir) Robert L. Borden, ces pièces étaient renvoyées au comité des privilèges et élections.

Dans l'affaire de Nipissing, M. Northrup proposa, le 24 avril 1901, en amendement à la motion que monsieur l'Orateur quitte le fauteuil pour que la Chambre siège en comité des subsides, et que la conduite du président d'élection fût référée au comité des privilèges et élections. Cet amendement fut rejeté à la même séance par un vote de 51 contre 94.

Dans l'affaire Coderre, il n'y a pas eu de pétition. M. Gauthier souleva une question de privilège et proposa, le 17 mars 1913, que certaines allégations contre le secrétaire d'Etat fussent référées au comité des privilèges et élections. La motion fut rejetée par 53 voix contre 87.

Les deux seules affaires qui ont eu pour origine une pétition sont celles de Gaspé et de Richelieu. Lors de la première, survenue en 1874, le requérant, Horatien LeBoutillier, demandait que le rapport de l'élection fût amendé par la substitution de son nom à celui de Louis George Harper, député siégeant. Le Speaker Anglin ne voulut pas laisser recevoir la pétition.

L'Orateur Blanchet donna dans l'affaire de Richelieu (1881) une décision semblable, qu'il compléta par les observations suivantes:

"Si la pétition était reçue, tout député pourrait alors proposer qu'elle soit déférée à un comité; et si une telle proposition était agréée, les diverses allégations contenues dans la pétition constitueraient l'ordre de renvoi par lequel le comité serait gouverné dans ses procédés. De cette manière, une porte serait ouverte à la réception, sans distinction, de toutes pétitions s'attaquant d'une manière générale à l'élection des députés, bien que n'étant soumise à aucune des formalités requises même à l'époque où la Chambre avait pleine juridiction sur les élections contestées. Accorder la prière de la pétition, ce serait violer le grand principe qui est la base de toute législation adoptée par le parlement anglais, depuis 1868, et par le parlement canadien, depuis 1873, et qui veut que les cours de justice seules connaissent des cas d'élections contestées."

L'honorable député de Wellington-Sud a invoqué la règle 80 qui donnerait à la Chambre l'autorité suffisante pour recevoir la présente pétition; mais elle est inopérante aujourd'hui, car elle a été remplacée par la loi des élections contestées qui figure aux Statuts depuis 1874. Elle n'a rien à voir aux différentes lois qui pourvoient pleinement à la poursuite et à la punition des procédés électoraux frauduleux; seulement, elle réitère l'affirmation du privilège de la Chambre de connaître des délits de soudoiement et de corruption après que la preuve en a été faite devant les tribunaux compétents.

Il est indubitale qu'au Canada aussi bien qu'en Grande-Bretagne la Chambre a consenti à soumettre l'exercice de ses privilèges à certains tribunaux particuliers juiriquement constitués. La différence est faible entre les lois anglaise et canadienne des élections contestées; et May (13e édition, page 642), dit après avoir traité de l'organisation des tribunaux d'élection:

Les pétitions accusant des élections et rapports injustifiés sont soumises à ces tribunaux au lieu de la Chambre des communes, comme autrefois. . . La Chambre n'a aucune connaissance de ces procédés avant leur achèvement; les juges sont aussi tenus de faire rapport s'il y a eu menées corruptrices à la connaissance et du consentement d'un candidat.

La loi prévoit ici aussi bien qu'en Grande-Bretagne que lorsque le procès d'élection est fini, les juges doivent faire rapport écrit à l'Orateur, indiquant s'il a été établi ou non que des menées corruptrices ont été employées à la connaissance et du consentement d'un candidat; les noms des personnes coupables; si des menées corruptrices ont prévalu; si l'enquête s'est trouvée restreinte dans sa portée du fait de l'une des parties à la pétition, et s'il est opportun d'en ouvrir une nouvelle.

Rien ne saurait établir plus clairement que la Chambre des communes a délégué à ces tribunaux les pouvoirs autrefois exercés par ses propres comités, que le commentaire suivant de May, à la page 643:

Tous ces certificats et rapports sont communiqués à la Chambre par le Président, et on en dispose tout comme du rapport des comités des élections sous l'ancien régime. Ils sont inscrits dans le Journal; et des ordres sont donnés pour faire suite à la décision des juges. Un rapport établissant que des menées corruptrices ont prévalu est équivalent à un rapport semblable d'un Comité des Elections demandant de faire une nouvelle enquête sur ces menées corruptrices.

J'en viens maintenant au droit de pétition auquel il a été fait allusion au cours du débat.

Notre article 75 a trait à la procédure qui doit être suivie dans le cas des pétitions. Le paragraphe 8 porte que:

Toute pétition dont il est ainsi fait rapport, qui ne contient rien de contraire aux privilèges de la Chambre et qui, conformément aux règles ou à la pratique de la Chambre peut être reçue, sera alors censée avoir été lue et reçue.

Notez bien ces mots "peut être reçue".

Il est bon de se rappeler la rédaction de cet article. Elle indique clairement que, bien que le droit de pétitionner puisse être reconnu à titre de principe fondamental de la Constitution, il n'en est pas moins restreint.

Pour qu'elle soit acceptée, la pétition ne doit pas contenir de sujets contraires aux privilèges de la Chambre, et elle doit se conformer à ses règles et à sa pratique.

[M. l'Orateur.]

Dans le cours du débat on a beaucoup insisté sur le droit immémorial de tout sujet britannique d'adresser une pétition au Parlement.

Redlich, dans le volume 2, page 239, mentionne cet usage consacré par le temps dans les termes suivants:

L'institution vénérable de la pétition, la plus ancienne de toutes les formes parlmeentaires, la semence fertile de toutes les procédures de la Chambre des communes, n'est que peu usitée de nos jours. Il n'y a pas de doute que tout sujet britannique n'ait le droit inné d'adresser des pétitions à la Chambre des communes et à la Chambre des lords, comme il y a cinquante ans, et que des milliers de pétitions ne soient envoyées chaque année à la Chambre des communes. Cependant, grâce à la multiplication suffisante des tribunaux et des organismes administratifs, la valeur de la pétition, comme protection contre les denis de justice, a disparu.

May, à la page 608, remarque:

Avant que la constitution du Parlement eût pris sa forme actuelle, et tant que ses fonctions judiciaires et législatives restèrent mal définies, l'on présentait des pétitions à la couronne et aux conseils importants du royaume pour le redressement des griefs qui échappaient à la juridiction du droit coutumier.

Dans le cas présent, la fonction judiciaire est certainement bien définie, et personne ne prétendra que le grief échappe à la juridiction du tribunal.

La pétition demande que la Chambre des communes du Canada décide et déclare que M. Kennedy n'a pas été dûment élu à l'élection tenue le 29 octobre 1925, que le rapport de son élection était et est nul, qu'il soit déclaré que le pétitionnaire a été dûment élu à ladite élection, et qu'il a droit à un certificat d'élection en qualité de député élu pour représenter le district électoral de la Rivière-de-la-Paix à la Chambre des communes du Canada.

Une requête de ce genre est d'importance sérieuse et sa réception exige un examen soigné, et la consultation des précédents, avant que la Chambre puisse la considérer et la recevoir.

Si la pétition demandait simplement à la Chambre d'examiner des plaintes formulées contre un fonctionnaire de la Chambre, entre autres un président de scrutin, pour violation des devoirs qui lui sont assignés par la loi—fraude ou manipulation des bulletins et autres menées corruptrices, ou si elle demandait la punition d'un fonctionnaire, le Parlement aurait incontestablement le droit de recevoir une pétition et d'y satisfaire. La Chambre a toujours pouvoir de s'enquérir de la conduite de ses propres présidents d'élections et de les empêcher de mal faire. (Bourinot, p. 134). Ce privilège n'a jamais été disputé depuis le 20 mars 1875, alors que l'honorable Edward Blake et sir John Mac-

donald convinrent, tous deux, que la Chambre ne s'était pas départie de son pouvoir de contrôler, de consurer et, en cas nécessaire, de punir les présidents d'élections et les présidents de scrutin. (Voir aussi sir Louis Davies, Vol, II, p. 5308).

Voici comment Bourinot résume, à la page 133 et à la page 134, ses commentaires sur les précédents invoqués:

"Parmi les conclusions auxquelles on peut arriver, en analysant des cas cités dans ces contestations, il convient d'en invoquer une, établissant que le sens parlementaire et l'opinion publique s'opposent à ce qu'on retourne à l'ancien système, grâce auquel le Parlement pouvait intervenir dans les litiges électoraux, quoiqu'il conserve tous les pouvoirs non expressément ou implicitement confiés aux tribunaux. Les dispositions des lois touchant les élections contestées et les questions de ce genre, n'infirment pas la compétence de la Chambre quant au droit d'occuper le fauteuil de député, qui ne résulte pas d'élections contestées. La Chambre est, de fait, tenue de s'occuper de toute incapacité légale affectant les députés, et de lancer des avis de convocation des électeurs dans le but de remplacer les députés jugés incapables de siéger, sans attendre que le rapport soit contesté par des personnes ne siégeant pas au Parlement. La Chambre peut donc toujours faire enquête sur la conduite de ses propres présidents d'élections et les empêcher de causer préjudice. Naturellement, elle devra témoigner de la prudence dans les affaires qui pourraient être réglées d'une manière satisfaisante par les tribunaux, bien qu'il soit toujours dans l'ordre d'accueillir des pétitions exposant des griefs et en sollicitant le redressement, pourvu qu'on n'y mette pas en doute l'élection du député au sens de la loi des élections contestées."

Avant l'adoption de la loi des élections contestées, la Chambre, en son comité des privilèges et élections, connaissait de toutes les pétitions d'élection. Cette coutume a été longtemps en vigueur. Les témoins et les personnes intéressées remplissaient les couloirs. On alléguait constamment l'injustice et l'esprit de parti. C'est afin d'écarter toutes ces difficultés et de créer un tribunal impartial que le Parlement a adopté la loi et saisi les tribunaux de ces questions.

Cette juridiction exclusive fut confiée aux tribunaux par l'article 91 de la loi, qui se lit comme suit:

91. Toutes les élections sont assujéties aux dispositions de la présente loi, et leur validité ne peut être contestée qu'en conformité de ces dispositions.

Toutes ces autorités et tous ces précédents ont tellement de force que la conclusion s'impose.

Je décide donc que la pétition ne peut être accueillie.

L'hon. M. BENNETT (Calgary-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'en appelle respectueusement mais fermement de votre décision, afin que les générations futures comprennent qu'un nombre considérable de membres de cette Chambre attachent encore une réelle valeur à une pétition adressée au Parlement.

M. l'ORATEUR: L'Orateur ayant décidé que la pétition de James Arthur Collins demandant le droit d'être déclaré élu pour représenter la circonscription de Rivière-de-la-Paix à la Chambre des communes, ne peut pas être reçue, en vertu de l'article 75, paragraphe 8, du règlement, parce que le Parlement a délégué ses pouvoirs à ce sujet aux tribunaux, en vertu de l'article 91 de la Loi des élections contestées, M. R. B. Bennett, Calgary-Ouest en appelle de cette décision. Ceux qui sont en faveur de maintenir la décision de l'Orateur, voudront bien dire: Oui; ceux qui sont contre voudront bien dire: Non.

Avant de mettre la question aux voix j'attire l'attention de l'honorable député de Rivière-de-la-Paix (M. Kennedy) sur l'article 69, ainsi conçu:

Lorsqu'il s'élève une question se rattachant à l'élection ou au rapport de l'élection d'un membre, ce dernier doit se retirer pendant les débats qui s'ensuivent.

Une VOIX: Il n'est pas ici.

La question étant mise aux voix, la décision de l'Orateur est maintenue.

ONT VOTE POUR:

Mlle Macphail.

MM.	MM.
Baldwin,	Garland (Bow-River)
Beaubien,	Gershaw,
Benoît,	Gervais.
Bettez,	Girouard,
Bird,	Goulet,
Boivin,	Guerin,
Bothwell,	Hall,
Bouchard,	Hatfield,
Boucher,	Heaps,
Boutillier,	Heenan,
Brown,	Howard,
Cahill,	Howden,
Campbell,	Jacobs,
Cannon,	Jelliff,
Cardin,	Jenkins,
Carmichael,	Johnston (Long-Lake),
Coote,	Kay,
Cross,	King (Kootenay-Est),
Delisle,	King, Mackenzie
Denis (St-Denis),	(Prince-Albert),
Denis (Joliette),	Lacombe,
Desaulniers,	Laflamme,
Descoteaux,	Lanctôt,
Deslauriers,	Lapierre,
Dionne,	Lapointe,
Donaghy,	Lavigueur,
Donnelly,	Letellier,
Duff,	Lovie,
Dunning,	Lucas,
Dussault,	Macdonald (Glengarry),
Elliott,	Macdonald (Antigonish-
Evans,	Guysborough),
Evanturel,	MacLean (Prince),
Fafard,	McLean (Melfort),
Fansher,	McIntosh,
Fiset (sir Eugène),	McKenzie,
Fontaine,	McMillan,
Forke,	McPhee,
Fournier,	Malcolm,
Gardiner,	Marcil,

Mercier (Laurier-Outremont),
Millar,
Morin (Bagot),
Morin (St-Hyacinthe-Rouville),
Motherwell,
Neill,
Parent,
Perras,
Pouliot,
Power,
Prévost,
Raymond,
Rhéaume,
Rinfret,
Robb,
Roberge,
Ross (Moose Jaw),
St-Père,
Sanderson,
Séguin,
Spence (Maple-Creek),
Spencer,
Steedsman,
Stewart (Edmonton-Ouest),
Stork,
Sylvestre,
Tobin (Richmond-Wolfe),
Tobin (Wetaskiwin),
Totzke,
Vallance,
Verville,
Ward,
Wilson (Vaudreuil-Soulanges),
Woodsworth,
Young (Saskatoon),
Young (Weyburn)—115.

ONT VOTE CONTRE

MM.

Anderson (Toronto-High-Park),
Anderson (Halton),
Armstrong (Témiscamingue-Sud),
Armstrong (Lambton-Est),
Arthurs,
Baker,
Barber,
Bell (Hamilton-Ouest),
Bell (St-Antoine),
Bell (St-Jean-Albert),
Bennett,
Black (Yukon),
Black (Halifax),
Bowen,
Bristol,
Bury,
Cahan,
Cantley,
Casselman,
Chabot,
Chaplin (Kent, Ont.),
Chaplin (Lincoln),
Charters,
Church,
Clark,
Cotnam,
Davis,
Dickie,
Drayton (sir Henry),
Duncan,
Embury,
Esling,
Fish,
Flemming,
Foster,
Fraser,
Garland (Carleton),
Geary,
Gott,
Grimmer,
Guthrie,
Hamilton,
Hannesson,
Hanson,
Hay,
Hocken,
Hodgins,
Hubbs,
Johnstone (Cap-Breton-Nord-et-Victoria),
Jones,
Kaiser,
Kennedy (Winnipeg-Sud-Centre),
Ladner,
Lennox,
MacDonald (Cap-Breton-Sud),
Mcdonald (King)
Macdonald (Richmond-Ouest-et-Cap-Breton),
Macdougall,
MacLaren,
Maclean (York-Sud),
MacNutt,
McClenaghan,
McGibbon,
McKillop,
McQuarrie,
Maloney,
Manion,
Maybee,
Meighen,
Messervy,
Mewburn,
Morand,
Mullins,
Murphy,
Nicholson,
O'Neill,
Peck,
Perley (sir George),
Pettit,
Preston,
Price,
Quinn,
Robinson,
Rogers,
Ross (Kingston),
Rowe,
Ryckman,
Ryerson,
Senn,
Short,
Simpson,
Sinclair,
Smith,
Smoke,
Spence (Parkdale),
Stansell,
Stewart (Leeds),
Stirling,
Sutherland (Oxford-Sud),
Sutherland (Oxford-Nord),
Thompson,
Tolmie,
Tummon,
White (London),
White (Mont-Royal),
Wilson (Wentworth),
Wright.—107.

ONT PAIRE:

(La liste de ceux qui ont pairé est fournie par les whips en chef.)

MM.	MM.
Boys,	Casgrain,
Edwards (Frontenac),	Dubuc,
Edwards (Waterloo-Sud),	Euler,
Harris,	Lacroix,
Langworthy,	Langlois,
Stinson,	Robitaille,
Doucet,	Mercier (St-Henri),
Stevens,	Goodison,
Bourassa,	Speakman.

M. BOURASSA: J'ai consenti à pairer avec l'honorable député de Red-Deer (M. Speakman), sans quoi j'aurais voté contre la décision.

M. CASGRAIN: J'ai pairé avec l'honorable député de Simcœ-Nord (M. Boys). J'aurais appuyé la décision si j'avais voté.

L'hon. M. EDWARDS: J'ai pairé avec l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler). Sans cela j'aurais voté contre la décision.

M. CULLIGAN: J'ai pairé avec l'honorable député de Gloucester (M. Robichaud). Si j'avais voté je l'aurais fait contre la décision.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

INDEMNITE AUX RECEVEURS DE POSTE A LA CAMPAGNE

M. WILSON (Vaudreuil-Soulanges) demande:

1. Vu le rétablissement du tarif postal de 2c. le 1er juillet prochain le Gouvernement a-t-il l'intention de reviser les taux de l'indemnité accordée aux receveurs de poste à la campagne?
2. Dans l'affirmative, à compter de quelle date?

L'hon. ERNEST LAPOINTE (au nom du ministre des Postes):

1 et 2. L'on se rend compte qu'à la suite de l'adoption du port des lettres à 2c., le 1er juillet prochain, les recettes des bureaux de poste ruraux accuseront une diminution sensible. Comme les directeurs de ces bureaux de poste sont rétribués au pourcentage, leurs traitements se trouveraient diminués en conséquence à moins d'un remaniement dans le chiffre de leurs commissions.

Vu que les traitements des directeurs de la poste sont calculés sur les recettes de l'année antérieure, le port de 2c. n'influerait en rien

sur ces traitements, jusqu'à l'année 1927 du moins. Dans l'intervalle, ceux qui sont chargés de fixer le chiffre des retributions examineront cette question d'une revision ascendante de l'échelle des rémunérations.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS

BOIS DE SERVICE UTILISE DANS LES PORTS

Par M. LADNER:

1. Combien de bois a été importé des Etats-Unis en Canada et utilisé pour des travaux du Gouvernement durant les années 1923 à 1925 inclusivement?
2. Combien de ce bois importé des Etats-Unis était d'origine canadienne?
3. Quelle est la valeur totale de bois importé des Etats-Unis et dont on s'est servi pour des travaux du Gouvernement depuis 1922 à 1925 inclusivement?
4. Quelle est la valeur totale de bois canadien utilisé durant la même période?
5. Quelle est la valeur totale d'autres produits importés des Etats-Unis depuis 1922 à 1925 inclusivement et utilisés pour la construction ou le service d'ouvrages publics?

IMPORTATIONS DE SUCRE BRUT ET DE BEURRE

Par M. ARMSTRONG (Lambton-Est):

1. Quel est le prix du cent livres de sucre brut, importé au Canada des Antilles anglaises et d'Australie, respectivement, au port d'expédition?
2. Quel est le fret à payer la livre sur le sucre brut importé au Canada des Antilles anglaises et d'Australie, et quel est le tarif douanier la livre sur ce sucre importé des pays susdits?
3. Combien de livres de beurre a-t-on importées au Canada depuis le 1er janvier 1926, et venant d'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des Etats-Unis respectivement?

POSTE DE SIGNAUX DU CHENAL LIVINGSTONE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. GOTT: Monsieur l'Orateur, j'aimerais à demander au Gouvernement, et en particulier au ministre de la Marine et des Pêcheries (l'hon. M. Cardin), à qui j'ai fait parvenir une copie de cette demande, si le Gouvernement, par l'entremise du ministère mentionné, a autorisé une maison américaine de signaux maritimes, connue sous le nom de J. W. Westcott & Company, agents de signaux maritimes, de Détroit (Michigan), à établir un poste de signaux à la tête du nouveau chenal Livingstone, en bas de la rivière Détroit, à deux milles en amont d'Amherstburg (Ontario), dans les eaux canadiennes et sur un phare appartenant au gouvernement canadien? Sinon, a-t-on accordé à la Lake Carriers Association un permis pour l'utilisation de ce phare? Le ministère a-t-il été informé que les intéressés se préparent à poser, entre ce phare et la terre ferme, un câble exclusivement destiné à leur usage. Le Gouvernement a-t-il reçu des protestations ou des observations de résidents canadiens contre la permission accordée à la société américaine de télégraphie maritime. Dans ce cas, quelle mesure a prise le Gouvernement à ce sujet?

L'hon. P. J. A. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Monsieur l'Orateur, je tiens à remercier l'honorable membre pour l'envoi d'une copie de sa question. Le 12 de mars, M. J. N. Arthurs, surintendant des feux et balises dans le district de Parry-Sound, nous a transmis une demande de la compagnie Westcott des télégraphistes de marine et des agents maritimes, de Détroit, pour être autorisés à installer un poste de signaux sur la jetée de la station du chenal Livingstone dans la rivière Détroit.

Le surintendant émit l'avis qu'il ne voyait aucune objection contre l'octroi du permis. Le 30 mars il m'écrivit de nouveau à ce sujet. La question dûment examinée par le ministère, celui-ci répondit, à la date du premier avril, que la demande pouvait être accordée. Nous n'avons plus entendu parler de rien jusqu'au 29 avril, alors que M. A. F. Healy, de Windsor, nous apprit qu'on s'opposait à la demande qui avait été faite. Le premier mai, la société des télégraphistes et agents maritimes Westcott ont été prévenus d'arrêter les travaux d'installation du poste. Le jour même la compagnie Westcott nous avisa par dépêche qu'elle avait interrompu ses opérations. Depuis, le maître de port d'Amherstburg a été chargé d'examiner le bien fondé de l'opposition faite à l'entreprise. Tel est l'état de la question. Nous n'avons pas reçu de demande de la part d'autres sociétés.

SERVICE AERIEN DES PECHERIES

A l'appel de l'Ordre du jour.

M. McQUARRIE: Je demanderai au ministre s'il a examiné l'à-propos d'abolir le service de surveillance aérien des opérations de pêche, à la suite de ma question du 3 mai dernier.

L'hon. P. J. A. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries): La question a fait l'objet d'un examen et je suis actuellement en instance auprès du département de la Défense nationale pour que le service soit maintenu.

DEMANDE D'UN DOSSIER

A l'appel de l'Ordre du jour.

M. MAYBEE: Le 22 mars, la Chambre a ordonné le dépôt du dossier relatif à la révocation d'un nommé John Hanna. Je désirerais savoir du ministre des Chemins de fer pourquoi ce document n'a pas encore été déposé sur la table.

L'hon. C. A. DUNNING: Je m'informerai à ce sujet.

L'UNIFORMISATION DES TARIFS FERROVIAIRES

M. LADNER: Je constate la présence d'un vieil ami, M. John Oliver, premier ministre de la Colombie-Anglaise; et vu que le chef du Gouvernement et le ministre des Chemins de fer sont à leurs places, je leur demanderai un renseignement. Le ministère a-t-il reçu une demande de la part de M. Oliver, premier ministre de la Colombie-Anglaise, en faveur de l'abaissement des tarifs et de leur uniformisation. Dans ce cas, le Gouvernement se propose-t-il de satisfaire à la demande au moyen d'une loi ou par quelque autre mesure?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je demande jusqu'à demain pour répondre à cette question. Je ne suis pas en ce moment autorisé à parler au nom de tous mes collègues du ministère, et je voudrais m'assurer auparavant si des objections ont été formulées par quelqu'un.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Le ministre des Chemins de fer pourra peut-être répondre à la question.

L'hon. C. A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et Canaux): La réponse du premier ministre est suffisante.

Le très hon. MACKENZIE KING: La question n'est pas urgente. Je pourrai y répondre demain.

M. LADNER: Elle l'est pour la Colombie-Anglaise. Je demanderai aussi au premier ministre de nous faire assavoir par la même occasion si le rapport relatif au bloc ou territoire de la rivière de la Paix et à la zone des chemins de fer sera déposé.

L'hon. M. MACDONALD: Faites inscrire la question au Feuilleton.

Le très hon. MACKENZIE KING: Si mon honorable ami voulait inscrire sa question au Feuilleton, on pourrait lui faire une réponse plus satisfaisante. S'il fait cela, je m'efforcerai de lui répondre le plus promptement possible.

MODIFICATIONS PROJETEES AU BUDGET

A l'appel de l'Ordre du jour:

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): A plusieurs occasions moi-même, ou quelque autre honorable membre de ce côté de la Chambre, avons demandé au Gouvernement, en la personne du ministre des Finances (M. Robb), s'il y avait quelque changement de projeté au budget. Au début les réponses étaient négatives; quant aux réponses faites aux deux dernières occasions, quoi qu'on en puisse dire on ne peut assurément pas les qualifier de négatives. On me fait tenir des rapports d'un caractère tel que je ne puis pas ne pas en tenir compte où l'on prédit des modifications sérieuses. Je demande au ministre des Finances s'il a l'intention, au cours du présent débat, de faire part à la Chambre des changements projetés, et, dans l'affirmative, quand il le fera. Ou bien va-t-il laisser à la présente discussion son caractère purement théorique?

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances): Je trouve, monsieur l'Orateur, que le débat n'a qu'un intérêt purement théorique depuis plusieurs jours; et j'ai bien hâte à la mise aux voix. La dernière fois que mon très honorable ami a posé cette question, il a dit qu'il voulait prononcer un discours mais qu'il hésitait à le faire si on allait effectuer quelques changements. Je lui ai répondu qu'il pouvait parler sans crainte; je n'ai pas d'autre réponse à lui faire aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je voudrais une réponse à ma demande. Je demande au ministre des Finances encore une fois, en termes aussi claire qu'il m'est possible de le faire, s'il compte apporter des changements, importants ou non, au budget, et, dans l'affirmative, s'il a l'intention d'en faire part à la Chambre avant la fin du débat.

L'hon. M. ROBB: J'ai déjà donné ma réponse à mon très honorable ami; je n'en ai pas d'autre. Il sait qu'en comité il arrive fréquemment que des suggestions offertes sont prises en considération. Si mon très honorable ami a quelques suggestions à nous offrir lorsque nous serons en comité, je serai heureux d'y donner mon attention.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je dois prier le Gouvernement de répondre oui ou non. Il n'existe pas de raison pour que cette question demeure sans réponse. Le Gouvernement se propose-t-il d'apporter à l'exposé budgétaire, en comité ou avant, des modifications sérieuses?

L'hon. M. ROBB: Ma réponse à cette question est non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Aucune modification notable?

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR L'EXPOSE BUDGETAIRE

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb, l'invitant à se former en comité des voies et moyens, ainsi que sur l'amendement de l'honorable R. J. Manion.

M. A. D. CHAPLIN (Kent) (Ont.): Lorsque la Chambre a levé la séance hier, monsieur l'Orateur, je parlais de l'industrie de la betterave à sucre dans l'ouest d'Ontario. Je vou-

drais exposer maintenant ce qu'a fait cette industrie pour aider au mouvement d'immigration. Au cours de la dernière saison, 3,000 Hollandais et Belges ont travaillé dans les champs de betteraves du comté de Kent; quand ils ne sont pas occupés dans ces champs, quelques-uns s'adonnent à la culture du tabac, d'autres font de la culture mixte. Toute cette main-d'œuvre est d'une aide sensible à la production. Quatre cents Hollandais et Belges sont établis maintenant sur leurs propres fermes. Voilà quelques années, la compagnie qui exploite les betteraves à sucre a dû défrayer le passage de ces immigrants, qui sont arrivés au pays sans le sou. Ils sont économes, possèdent leurs propres terres, toutes bien cultivées et en excellent état; ces gens deviennent d'excellents citoyens canadiens.

Quant à l'établissement de Petrolia, on a dû cesser les travaux de construction, après avoir dépensé plusieurs centaines de mille dollars, parce que le Gouvernement a frappé le sucre de betterave d'un impôt d'accise en 1922, et a supprimé cet impôt en 1923, y substituant une réduction deux fois plus considérable du tarif protecteur. Cet abaissement a eu pour conséquence d'assurer aux fabricants du sucre de canne une protection un peu plus forte qu'auparavant, mais de diminuer de 50c. par tonne la protection accordée aux producteurs de betteraves. Je ne suis pas le défenseur attitré de cette compagne, mais elle a travaillé pour le bien du pays: elle a fait venir au Canada tous ces immigrants et elle a placé sur les terres 400 Hollandais et Belges.

Pendant que je parle de la protection, je veux dire un mot de l'industrie lainière au Canada. En conséquence des décisions de ce ministère, un grand nombre de nos fabriques de lainage ont dû soudain fermer leurs portes. On peut fort bien se demander quelle industrie est en sûreté. Et en fin de compte à quoi se résumait cette réduction sur les tissus de laine? Dans la fabrique de Chatham, qui a dû cesser ses opérations, cet abaissement du tarif comportait une réduction de moins de 24c. la verge sur les tissus, soit moins de $1 sur un pardessus. Ceci s'applique également, je pense, à d'autres filatures qui ont fermé leurs portes et, à cause de ce dollar additionnel, tout le monde a dû souffrir; les complets et les paletots coûtent aussi cher aujourd'hui qu'autrefois, et des milliers d'hommes sont sans emploi. Ces paroles peuvent sembler injustes et elles exigent une simple explication. Je désire attirer l'attention sur ce qui s'est passé aux Etats-Unis relativement à l'industrie des lainages. M. Fordney, auteur du fameux tarif de ce nom, l'homme qui a imposé un droit de 42c. par boisseau contre l'entrée du blé canadien aux Etats-Unis, s'est aperçu que les manufacturiers de lainages étaient en danger à cause de l'importation des produits étrangers. Il dit: "Nous avons le genre de vie le plus élevé du monde, et nous n'en permettrons pas l'abaissement en permettant l'importation des produits à bon marché des autres pays." Alors M. Fordney a élevé le tarif à 100 p. 100 et les filatures américaines sont aujourd'hui en pleine exploitation.

Passons maintenant à l'explication que j'ai promise. J'ai dit que des milliers d'employés des filatures sont sans emploi. Je devrais dire qu'ils sont sans emploi au Canada. Un grand nombre de ces gens sont partis pour les Etats-Unis où ils ont obtenu de l'emploi dans les filatures suffisamment protégées de ce pays; ils travaillent ailleurs, c'est tout. On pourrait répondre que certaines filatures sont en exploitation au Canada. Quelques-unes peut-être tiennent bon dans l'espoir que le parti conservateur sera bientôt au pouvoir. D'autres continuent leurs opérations pour la forme, non pour des profits.

On m'a dit que la filature de Simcoe est une de celles qui poursuivent leurs opérations, mais je dirai que le gérant de cette filature est mort récemment. La tâche de maintenir une filature en exploitation dans ce pays aujourd'hui est assez lourde pour tuer le manufacturier le plus solide. Au cours de la dernière campagne électorale, l'honorable G. N. Gordon, candidat malheureux aux dernières élections, demandait à l'un des plus gros exploitants de filatures de ne faire aucune propagande en faveur des filatures; il lui disait: "Nous règlerons fort bien votre cas." Cette promesse était absolument inutile, car le Gouvernement avait déjà réglé le cas des filatures, mais malheureusement au lieu de "fort bien" c'était "fort mal". Ce même candidat devait être ministre de l'Immigration dans le nouveau cabinet. Je fus très surpris un jour de lire les discours du premier ministre, prononcés dans les provinces des Prairies; il demandait l'appui des libéraux contre les progressistes. Il déclarait également qu'il allait choisir son ministre de l'Immigration dans cette partie du pays. J'ignorais ce que signifiaient ses paroles, puisqu'il avait déjà un ministre de l'Immigration, mais je songeai ensuite que ce n'était pas l'immigration qu'il avait en vue, mais bien l'émigration. Il voulait un ministre de l'Immigration à Montréal ou à Halifax pour compter les immigrants à l'arrivée, et un ministre de l'émigration à Windsor ou à Niagara-Falls pour les compter à la sortie; ce dernier, je pense, serait le plus occupé des deux.

La politique protectionniste que je prêche pour l'industrie des lainages est la politique qui retiendra les gens au pays en leur procurant un emploi au Canada; on pourrait alors se dispenser des services du ministre de l'émigration.

Passant au problème du chômage, j'ai été surpris, comme nouveau membre de cette Chambre, d'entendre les arguments des partisans du Gouvernement. J'ai entendu l'honorable représentant de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) préconiser des secours aux sans-travail de Winnipeg et des environs. Le chômage doit être assez commun lorsqu'un député de cette Chambre demande des secours. D'un autre côté, j'ai entendu l'honorable représentant de Sherbrooke (M. Howard) déclarer que nous sommes dans une ère de prospérité, que l'on était à construire, à Sherbrooke, une couple de manufactures qui emploieraient quatre ou cinq cents hommes. Je voudrais demander à l'honorable député ce que ces manufactures vont produire et quelle somme de protection recevront leurs produits. Il se trouve à Sherbrooke, je pense, une fabrique qui a fermé ses portes pour la bonne raison qu'il est possible d'importer d'Allemagne à meilleur marché les marchandises que l'on fabriquait ici. L'honorable représentant de Sherbrooke s'opposerait-il à l'adoption d'un tarif qui ouvrirait les portes de cette fabrique et empêcherait l'importation des marchandises allemandes, même s'il fallait imposer une droit de 35 p. 100 ou plus?

M. HOWARD: L'honorable député citera-t-il une seule manufacture de Sherbrooke qui ait fermé ses portes ou qui n'ait pas été en exploitation depuis cinq ans?

M. CHAPLIN (Kent): L'honorable député m'a dit lui-même, au Château Laurier, qu'une fabrique de Sherbrooke avait dû fermer ses portes parce que les gens achetaient des marchandies allemandes.

M. HOWARD: Je n'ai jamais fait de telle déclaration.

M. CHAPLIN (Kent): L'honorable député de Sherbrooke, parlant au cours de ce débat, a fourni l'argument le plus concret en faveur de la protection. Son discours était remarquable à deux points de vue: en premier lieu par le volume considérable du son, lequel rappelait ce paquebot naviguant sur le Mississipi et qui avait un moteur de cent chevaux et une sirène de dix chevaux, de sorte que, chaque fois que sifflait la sirène, le moteur s'arrêtait. En second lieu, il fournit le meilleur argument en faveur de la politique protectionniste des conservateurs. Il a déclaré qu'une fabrique de bas de Sherbrooke vend ses produits aux mêmes prix qu'aux Etats-Unis bien qu'elle jouisse d'un tarif douanier de 35 p. 100. Cela démontre clairement que ces fabricants n'ont pas tiré avantage du tarif. Mais l'honorable député n'a pas ajouté que la concurrence vient d'usines canadiennes et non pas de manufactures étrangères. Cette concurrence à l'intérieur est exactement ce que prône le parti conservateur.

Monsieur l'Orateur, il est malheureux qu'il y ait tant de chômage au Canada. On s'en rend compte par le fait que, depuis quelques années, 500,000 Canadiens ont été admis aux Etats-Unis en acquittant le droit d'admission, sans parler de ceux qui s'y sont glissés sans verser ce droit, ce qui porterait probablement le nombre à 700,000. Supposons que ces 700,000 hommes aient refusé d'aller chercher du travail aux Etats-Unis. Mes honorables collègues affirmeraient-ils encore qu'il n'y a pas de chômage au Canada? Ces hommes étaient employés au pays autrefois. Que sont devenus ces emplois? Malgré tout cela, nous entendons parler de la grande "vague de prospérité", qui passe sur le pays. Cette prospérité semble ressortir des rapports sur le chiffre merveilleux de nos exportations et de l'excédent extraordinaire de ce chiffre sur celui de nos importations. Mais le sans-travail qui a une famille à faire vivre dit, en voyant cette statistique: Elle peut fournir un bon aliment à l'esprit, mais elle ne vaut pas grand'chose pour l'estomac.

Les libéraux crient très fort dans cette Chambre et dans les journaux quand cinq ou dix mille Canadiens reviennent des Etats-Unis; mais ils n'ont pas pleuré quand ces cinq cents mille de nos habitants ont quitté le pays et ont versé le droit d'admission pour entrer aux Etats-Unis. Il me semble que le Gouvernement s'est donné pour mission de fermer des usines. Les rapports de Dun et Bradstreet le démontrent. Il semble aussi vouloir encourager l'achat de marchandises américaines plutôt que canadiennes, comme l'indique la statistique de nos importations. J'appelle en outre l'attention de la Chambre sur les articles d'usage courant que le Gouvernement fournit aux députés. Si mes honorables collègues examinent les porte-plume qui se trouvent sur leur pupitre, ou les crayons et les règles qu'on leur donne, ils remarqueront que ces objets sont tous de fabrication américaine.

Aucun député, à mon sens, ne pardonnerait l'achat des articles nécessaires à la Chambre en dehors du Canada. Dans tous les journaux du pays, on lit: "Achetez des marchandises de fabrication canadienne". Monsieur l'Ora-

teur, l'administration des affaires du pays par le Parlement est la plus grande entreprise du Canada et nous devrions donner un bon exemple au pays en n'achetant que des produits canadiens. Si l'on achète des produits américains parce qu'ils se vendent meilleur marché, il nous faut donc relever le tarif douanier. J'affirme que si des députés ou des ministres fabriquaient des porte-plume, des crayons ou des règles, on n'en aurait jamais acheté aux Etats-Unis. L'acheteur du Gouvernement a une raison pour acheter en dehors du pays. C'est soit une tradition, soit de l'entêtement. Si c'est une tradition, pour l'amour de Dieu, monseur le ministre des plumes et des crayons, mettez-y fin. Si c'est de l'entêtement, je ne puis que dire ceci: si l'acheteur pense qu'on pourrait prendre sa tête pour en faire des plumes et des crayons, qu'il n'ait crainte; sa tête n'est pas en bois, mais en os pétrifié.

Ce n'est pas tout. Il n'y a pas longtemps, je voyageais sur les chemins de fer Nationaux avec un de mes amis. Dans le wagon-restaurant, nous demandons des confitures. On nous a donné un produit de la maison Sprague, Warner and Company, de Chicago. Porter de l'eau à la rivière n'est rien à côté de cela. Monsieur l'Orateur, celui qui achète des confitures à l'étranger, quand on en fabrique des millions de livres au pays, devrait être enfermé à l'asile des aliénés, dans une cellule capitonnée pour le protéger; puis l'on pourrait rendre la liberté à sept des pires pensionnaires de cette institution et celle-ci aurait encore son compte.

En terminant, j'affirme que nous luttons pour obtenir un tarif qui accordera une protection convenable aux cultivateurs, qui développera nos industries, en particulier celles de l'automobile, du sucre de betterave et de la laine et donnera la plus grande prospérité possible à la masse du public.

M. F.-G. SANDERSON (Perth-Sud): Monsieur l'Orateur, j'espère que la Chambre écoutera avec indulgence les quelques paroles que je désire prononcer à propos du budget. En premier lieu, je félicite le ministre des Finances (l'honorable M. Robb) de son exposé budgétaire. On peut dire en toute justice et franchise que c'est un budget à l'avantage de la masse de notre population et de nature à favoriser son bien-être et en somme c'est la masse populaire qui est le plus ferme soutien de tout pays.

Le budget contient peut-être, la nouvelle la mieux accueillie que ce Dominion ait reçue depuis plusieurs années. Au cours des sept ou huit années d'après-guerre, le marasme se fit sentir dans le commerce, non pas au Canada seulement, mais dans tout l'univers. Les récentes déclarations du ministre des Finances laissent voir toutefois que, pour les affaires, au Canada, notre pays revient à la lumière du fonds du brouillard qui l'enveloppait. Il a pu nous annoncer que le volume du commerce national s'est grandement accru et, ce qui est de plus d'importance, que la dette publique a été diminuée d'une somme atteignant quelque-chose comme 23 millions. Même encore plus importante a été la nouvelle d'une réduction bien tranchée des impôts dont bénéficieront les petits salariés et ceux dont les ressources sont limitées. C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, j'affirme que le budget qui vient de nous être soumis est le plus réconfortant des budgets déposés dans cette Chambre depuis bien des années.

Les honorables députés de l'opposition, du moins la plupart d'entre eux, qui ont participé à ce débat ont reconnu bien à contre-cœur que le commerce du Canada s'était amélioré, que la situation financière du pays avait repris plus de vigueur au cours de ces deux dernières années, mais ils sont tous unanimes à attribuer cette amélioration à la Providence Hier après-midi l'honorable député de Battleford-Nord (M. McIntosh) a fait alusion à cela, mais, avant qu'il eût prononcé son discours, j'avais recueilli quelques notes sur le même sujet, et quoique cela devienne une redite, je vais de nouveau en entretenir la Chambre. Prenant la parole après l'exposé budgétaire le 15 avril, l'honorable député de Wellington-Sud (l'honorable M. Guthrie) reconnut que les affaires allaient mieux au Canada, mais, selon lui, le mérite en revient à la divine Providence. C'est dans le même sens que s'est exprimé l'honorable député de Fort-William (l'honorable M. Manion), seulement il est allé plus loin. A ce sujet je dirai—je ne fais pas cette observation en mauvaise part et j'espère que ce n'est pas trop oser de la part d'un député nouveau —que, selon moi, quand ce dernier prend la parole à la Chambre, il est bien plus outré qu'aucun autre de ses collègues de la gauche. Pour le bénéfice de la députation, je relèverai les observations faites par l'honorable député de Fort-William à ce propos. A la page 2741 des *Débats* du 20 avril on fait dire ce qui suit à l'honorable député:

> J'admets que le Gouvernement a été heureux; que la Providence, en donnant au Canada une telle abondance de récoltes, s'est montrée bienviellante envers le Gouvernement. Mais, dit-on il y a une Providence pour les ivrognes et je suppose que la même Providence prend soin des gouvernements enivrés du désir de rester aux affaires en dépit de la volonté populaire.
>
> (*Exclamations.*)

Quelques députés de la gauche s'exclament. Je suis fort aise d'obtenir cet aveu de leur part. En réponse à l'honorable député de Fort-William, je dirai que nous de la droite

avons foi en la Providence et que nous pensons que parfois la Providence agit de la façon la plus merveilleuse et la plus mystérieuse, pas toujours selon nos souhaits, notre espoir et nos prières, mais de la façon qui est le plus à notre avantage. C'est mon avis, monsieur l'Orateur, que peut-être une bonne Providence a eu quelque chose à faire dans la défaite du ministère qui en a appelé au peuple en 1921; en cette occasion la Providence a agi pour le plus grand bien du Canada. C'est également mon avis que cette bonne Providence s'est encore occupée de voir à ce que le parti conservateur ne revient pas à la Chambr après les élections d'octobre dernier avec une majorité suffisante pour assumer la direction des affaires de ce pays d'ici à quelques années. Au surplus il faut encore voir l'action de la Providence dans les votes enregistrés ici depuis quatre mois; et vraisemblablement c'est la Providence qui a empêcher l'honorable député de Fort-William de traverser ici pour s'asseoir sur les banquettes ministérielles, car je pense qu'aucun de ses collègues de l'opposition n'a un plus grand désir et une plus grande hâte de venir y prendre place. Il est bien manifeste que la Providence, quoique son action soit parfois enveloppée de mystère, a agi dans ces diverses circonstances pour le bien du pays.

Je ne pense pas que je me fusse immiscé dans ce débat si certains honorables députés de l'opposition, surtout ceux de la province d'Ontario, en particulier les représentants des comtés contigus à celui que j'ai l'honneur de représenter, n'étaient venus dire qu'ils ne pouvaient donner leur appui au budget et que leurs commettants ne l'approuvaient pas. Ces honorables députés ont affirmé qu'ils ne croyaient pas ce budget bienfaisant pour l'Ontario ni, comme question de fait, pour le Dominion en général. Parlant au nom du comté de Perth-Sud, je suis content que la majorité de la population de cette circonscription non seulement appuie ce budget, mais qu'elle le croie avantageux pour l'Ontario et pour tout le Canada en général. Représentant un comté de l'Ontario, je ne me contenterai pas de donner ma voix en faveur de ce budget, mais je m'emploierai le plus possible à prendre sa défense.

L'honorable député d'Oxford-Nord (M. Sutherland), représentant d'un comté voisin de celui que j'ai l'honneur de représenter, a fait des assertions fort radicales dans un discours prononcé il y a une couple de semaines. Je prends la liberté d'en lire une que l'on relèvera à la page 2759 des Débats non revisés, 20 avril. Comme je viens d'Ontario, je tiens à consigner au compte rendu une réponse personnelle à cette déclaration de l'honorable député d'Oxford-Nord. Il a dit:

> On peut dire que, dans l'ensemble, c'est un budget à la manière de la Saskatchewan. Je m'explique: la Saskatchewan semble avoir pour politique de détruire et de tuer plutôt que de protéger, et si les représentants de cette province qui paraissent approuver cette politique acquièrent encore plus de prestige qu'ils n'en ont maintenant, gare au pays! Si j'attribue cette initiative à la Saskatchewan, c'est, comme l'a dit, cet après-midi, l'honorable député de Fort-William (M. Manion), parce qu'il n'était point question dans le discours du trône de diminuer les droits sur les automobiles.

Je puis me tromper, monsieur l'Orateur, mais sauf correction, j'ignorais, dis-je, que ce fût l'usage d'incorporer dans le discours du trône les propositions concrètes qui doivent figurer au budget touchant la réduction ou le relèvement de tel ou tel article, je me figurais que ce serait là une façon d'agir fort inusitée pour un Gouvernement. Voici la suite de la déclaration de mon honorable ami:

> Je l'attribue plus aux libéraux de Saskatchewan qu'à nos amis progressistes. Ce qui me fait dire cela, ce sont ces lignes écrites par l'honorable député de Mackenzie (M. Campbell) au journal de sa région, le 5 février...

Je passe deux ou trois lignes sans relation avec ce que je veux prouver, et je lis plus loin:

> En effet, j'ai remarqué depuis deux ou trois jours que chaque fois qu'éclatent des applaudissements de l'autre côté de la Chambre au sujet du budget, c'est aux diminutions de l'impôt sur le revenu que les libéraux applaudissent, tandis que les représentants de la Saskatchewan applaudissent aux diminutions des droits sur les automobiles. Cela dénote le sentiment de la Chambre à cet égard.

Comme député d'Ontario, je tiens à dire que je ne suis pas chargé de défendre la députation de la Saskatchewan. J'ai remarqué qu'elle est capable de se défendre elle-même à la Chambre, quand l'occasion s'en présente. Je ne suis pas non plus le défenseur attitré de mes bons amis les progressistes; ils se sont révélés capables de tirer leur épingle du jeu en tout temps, et cette remarque s'applique également à mes bons amis de la province de Québec. Durant les quatre mois où j'ai assisté aux séances de la Chambre, je n'ai pas vu une seule proposition de la députation de la Saskatchewan, du groupe progressiste et du groupe presque solide de Québec qui ne fût, sous une forme ou une autre, dans l'intérêt bien compris du Canada dans son ensemble. Ma réponse à l'honorable député d'Oxford-Nord, c'est que je ne subis la domination de personne de la Saskatchewan, mais j'en suis venu à la conclusion, humble député d'Ontario, que ce budget est l'un des meilleurs qu'il y ait eu au Dominion, et favorable à la prospérité du pays entier.

Les honorables députés conservateurs ont parlé de l'opportunité de l'union, ils ont souligné la nécessité d'un Canada uni. Les conservateurs d'Ontario, en particulier, ont pro-

clamé cela, y compris le bloc solide des députés conservateurs de Toronto. Il n'y a pas un seul député en cette enceinte, dis-je, qui ne désire un Canada uni. C'est notre désir à tous. Mais l'union des Canadiens se réalisera plus tôt, si les députés conservateurs de l'Ontario deviennent un peu plus conciliants et raisonnables. Plus vite ils comprendront que Toronto n'est pas tout l'Ontario, que l'Ontario n'est pas le Dominion entier, et qu'ils ne peuvent imposer de force aux députés des autres provinces leur politique d'une protection de plus en plus élevée, plus vite nous aurons un Canada uni.

Sur le chapitre du budget, je ne m'étendrai pas sur les réductions de l'impôt sur le revenu. Un dégrèvement appréciable est patent pour quiconque a lu l'article, et il sera surtout à l'avantage des contribuables aux revenus modestes. Je ne me soucie pas beaucoup de la réduction de l'impôt, s'il en est, pour les revenus de $50,000, $75,000, $100,000 ou $150,000 par année ou plus. Mais je me préoccupe du contribuable aux revenus modestes, et le ministre des Finances s'est occupé de ces gens et les fait bénéficier d'un dégrèvement appréciable. Tout le monde prise le timbre à deux sous et je n'en dirai rien. Tout le monde prise l'abrogation du timbre sur les reçus et cette réforme est la bienvenue.

J'en arrive à la partie la plus contentieuse du budget, je veux dire le dégrèvement relatif aux automobiles. Les honorables orateurs conservateurs, au cours de ce débat, ont pris l'attitude suivante: ils ne critiquent pas directement la réduction du droit sur les automobiles, mais ils se retranchent derrière l'argument que cette question aurait dû être soumise à la commission consultative du tarif. J'approuve l'idée d'une commission du tarif, et parlant pour moi seul, j'aimerais la voir munie de pouvoirs plus étendus. A ce propos, je crois que ce Gouvernement a bien fait de diminuer de lui-même les droits sur les automobiles, au lieu d'attendre l'opinion de la commission du tarif. Les honorables membres de l'opposition lui reprochent de manquer d'initiative, de se mettre continuellement à couvert de commissions, de se laisser vivre, de ne rien décider ni faire de lui-même. Eh bien, en prenant sur lui de décider cette diminution des droits sur les automobiles, le Gouvernement a fait preuve de vigueur; il a montré qu'il ne craignait pas de mettre au besoin son existence en jeu. Il a prouvé la sincérité de ses convictions en prenant cette décision sans attendre l'avis de la commission du tarif.

Cette question de diminuer des droits sur les automobiles n'est pas nouvelle. Elle a été discutée de session en session en cette Chambre, de même que par le peuple qui demandait un abaissement quelconque des droits sur les automobiles et les camions importés en Canada. Les honorables membres de la gauche prétendent que le Gouvernement n'était pas assez au courant de cette industrie pour décider de l'à-propos de cette diminution. Pendant que j'en suis sur le tarif, je rappellerai que nous avons déjà eu des commissions qui ont enquêté complètement ce sujet. Ainsi, en 1920, le gouvernement en fonction nomma une commission pour étudier la question du tarif, laquelle se composait de l'honorable député d'York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton), de l'honorable député de Victoria, C.-A. (l'hon. M. Tolmie) et de l'honorable sénateur Robertson, alors ministre du Travail, et parcourut le pays de l'Atlantique au Pacifique. J'ai voulu connaître son histoire mais je n'ai pas trouvé le décret du conseil lui donnant l'existence. J'ai cependant appris que cette commission, partie à la recherche de renseignements sur le tarif, en vue je présume de les communiquer au Parlement et au public, avait coûté au pays la somme de $17,153.39. Je ne donnerai pas les détails de cette dépense; ceux que la chose intéresse les trouveront à la page F 126 du rapport de l'auditeur général pour 1920-21. Remarquons en passant que le Gouvernement en appela au corps électoral en décembre 1921, un an environ après la tournée à travers le pays de cette commission, si vous voulez l'appeler ainsi.

Eh bien, les membres de cette commission durent certainement se renseigner sur l'industrie de l'automobile comme sur toute autre. Naturellement, la situation a peut-être changé depuis, car il y a cinq à six ans de cela, mais je crois que la fabrication de l'automobile prospérait déjà en 1920, et j'ose dire qu'elle est quatre fois plus prospère depuis. Je n'ai pu trouver de rapport soumis au Parlement par cette commission, et malgré mes recherches je n'ai pu découvrir de renseignements publiés par elle, comme suite de ses pérégrinations. Mais la Chambre aimera à savoir ce que le discours du trône, lu le 14 février 1921, disait à propos du tarif:

> Mes conseillers sont convaincus que la révision du tarif de la douane s'impose. Afin de se procurer les informations les plus complètes, un comité a fait une enquête générale et a obtenu les vues de tous les gens d'affaires intéressés en cette matière dans chaque province. Les recherches nécessaires à cette fin ont été complétées et les conclusions adoptées dérivant de cette enquête vous seront soumises en temps opportun. Mes conseillers sont d'avis que dans un travail de revision comme celui-ci on ne doit pas perdre de vue les besoins du revenu et que les principes de la protection au tra-

vail et aux industries légitimes du Canada, comprenant l'agriculture, qui ont prévalu depuis quarante ans en ce pays doivent être logiquement maintenus et que les droits de douane imposés à cette fin ne devraient pas être plus élevés que ce qui est essentiel pour assurer des conditions d'existence satisfaisantes parmi la population ouvrière et pour conserver et rendre possible le développement normal des industries dans lesquelles elle est employée.

Apparemment, c'est là tout ce que le public a jamais connu de l'enquête de cette commission portant sur le tarif. Cette commission était l'œuvre d'un gouvernement conservateur. Trois ministres de la couronne creusèrent le sujet à fond sous tous ses aspects, allant partout,— je me souviens bien de leur visite dans la région de la province où j'habite,—et interrogeant tous ceux qui avaient quelque chose à dire se rapportant au tarif. Ils connurent l'opinion des cultivateurs, fabricants, banquiers, artisans, journaliers, ouvriers; de fait, tous ceux qui étaient disposés à fournir des renseignements touchant le sujet furent entendus. Par conséquent, il est raisonnable de supposer que ces trois messieurs ont puisé dans cette masse de renseignements qui leur ont été fournis une certaine connaissance de l'industrie de l'automobile. Il est surprenant alors de noter ce que l'honorable député de Victoria (M. Tolmie) qui, comme je l'ai dit, était membre de cette commission du tarif, ou d'enquête, ou qu'on l'appelle comme on voudra, a déclaré dans un discours qu'il a prononcé à Kingston, le 30 avril dernier, et que nous lisons dans le *Citizen* d'Ottawa du 1er mai 1926:

Le docteur Tolmie a parlé de la réduction du tarif sur les automobiles faite par le Gouvernement. "Je ne dirai pas si ce tarif est trop élevé ou pas suffisamment", a ajouté le docteur Tolmie. "Personne ne peut donner une opinion intelligente à ce sujet, sans avoir fait une étude approfondie de la question et entendu les deux côtés, de sorte que j'ignore sur quoi s'est basé le Gouvernement pour en arriver à une conclusion, mais la Chambre des communes a l'impression que le cabinet a été obligé d'agir de la sorte parce qu'il subit l'influence de divers groupes et qu'il s'efforce de conduire le pays avec une minorité. Il est évident pour tout citoyen honnête que le ministère aurait dû soumettre ce sujet à la commission du tarif et s'en tenir à sa décision".

L'honorable député devrait avoir confiance dans la Chambre et la faire bénéficier des renseignements qu'il a obtenus dans ce voyage de 1920, même s'il y a cinq ou six ans de cela.

D'autres honorables députés de la gauche ont aussi exprimé leurs vues au sujet du dégrèvement des droits sur les automobiles et les camions automobiles. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) a fort occupé l'attention de la Chambre depuis quatre mois en discutant diverses industries du pays. Nous aimons tous à l'entendre et il est merveilleusement renseigné sur presque toutes les industries du Canada. Je l'ai entendu parler sur celles de la minoterie, de l'agriculture, et si je ne me trompe, du tissage, touchant lesquelles il nous a donné de nombreux renseignements. Mais fait étrange, quant il s'agit d'automobiles, au sujet desquels le premier venu peut dire quelque chose, l'honorable député préfère le rapport d'une commission du tarif. Il veut plus d'informations qu'il n'en a aujourd'hui. Il avoue qu'il n'est pas très bien documenté sur l'industrie de l'automobile, bien qu'il prétende être très au courant de toutes les autres qui sont discutées à la Chambre. L'honorable député de Toronto-Centre-Ouest (M. Hocken) a prononcé, l'autre jour, un discours dans lequel il a écarté fort délicatement la question de réduction des droits sur les automobiles. Si je puis dire, il s'est très bien exprimé touchant l'imposition d'un droit sur les revues et les magazines américains, mais il ne s'est pas montré aussi bien renseigné sur l'industrie des automobiles. Voici ses paroles concernant la diminution des droits sur les automobiles:

Nous voici donc en présence d'une industrie, ayant des ramifications dans presque tout le commerce du pays, et qui est sérieusement menacée de la ruine, sans que l'on n'ait pris l'avis d'experts et en violation des promesses du Gouvernement contenues dans le discours du trône.

J'ai ici un journal de Toronto qui reproduit un éditorial de l'*Orange Sentinel*, publié par l'honorable député de Toronto-Centre-Ouest. Cet article a paru au cours de la dernière intersession. Je désire le lire pour l'édification de la Chambre. De peur que quelque honorable député me demande le nom de ce journal, je dirai que c'est le bon journal tory l'*Evening Telegram*, publié dans la bonne ville tory de Toronto. Voici cet éditorial:

Quel que soit le sort du tarif douanier à la prochaine session du Parlement...

Remarquez bien, c'est cette session-ci.

...il devait y avoir une réduction notable du droit sur les automobiles. Il est clair, d'après le prix coté aux Etats-Unis et au Canada, que les manufacturiers canadiens demandent "le plus que le trafic peut permettre". Le droit de 35 p. 100 est plus que de la protection, c'est en partie une subvention accordée par le Gouvernement aux fabricants d'automobiles. Tant que l'automobile n'était qu'un luxe dont les riches seuls pouvaient jouir, on n'avait guère raison de se plaindre, mais elle est devenue aujourd'hui une nécessité pour les hommes d'affaires et de profession, et ceux qui sont obligés d'acheter une de ces machines ne devraient pas être forcés de payer au manufacturier des profits excessifs. Un certain modèle qui se vend aux Etats-Unis $1,875 coûte $3,000 au Canada. C'est un trop grand écart que rien n'excuse dans cette industrie. Les Américains, il est vrai, ont une production considérable, mais ils paient des salaires plus élevés, et il n'y a aucune raison pour que leur matière première soit meilleur marché. Les fabricants d'automobiles au Canada pressurent le public sans excuse, et il incombe au Gouvernement de diminuer le droit afin de créer de la concurrence avec les compagnies américaines, ce qui aura pour effet d'abaisser les prix.

Dans ce bon journal tory de Toronto, le *Telegram*, nous lisons un autre article qui fait allusion à ce qu'a dit l'honorable député de Halton (M. Anderson) au sujet des automobiles, à la dernière session, si je ne me trompe. Voici comment il s'est exprimé alors d'après le *Telegram*, de Toronto:

Comme je l'ai déjà dit, je ne suis pas un protectionniste outré, et je crois que certaines de nos industries sont trop protégées. Je mentionnerai entre autres celle de l'automobile. Elle progresse rapidement au Canada, et, l'an dernier, ce pays, avec une population de neuf millions d'habitants, a exporté la moitié autant d'automobiles que les Etats-Unis dont la population est de cent dix millions d'âmes.

Si je comprends bien, monsieur l'Orateur, l'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) a voté à la dernière session en faveur d'une résolution demandant la réduction du droit sur les automobiles. J'ignore quelles sont ses intentions pour ce qui est du budget en discussion. L'honorable représentant de la ville de Kingston (M. Ross) a également voté en faveur de cette résolution. Lorsque mes honorables amis déclarent qu'ils ne connaissent rien touchant cette industrie et qu'ils désirent de plus amples renseignements, il est plutôt remarquable, semble-t-il qu'ils se soient déjà prononcés, il y a plusieurs mois passés, en faveur d'une diminution des droits sur les automobiles.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je désire soumettre certains chiffres à la Chambre en ce qui regarde l'industrie de l'automobile au pays. Je le répète, il ne s'agit pas d'une industrie nouvelle. En réalité, l'automobile n'est plus un article de luxe; elle est devenue une nécessité absolue pour 90 p. 100 de la population du Canada. Il faut que le cultivateur ait une automobile et peut-être même un auto-camion. En ce qui regarde nombre d'industries, ces véhicules sont tout aussi nécessaires que l'énergie électrique et la vapeur. Je suis un adepte de la doctrine protectionniste jusqu'à un certain point et je l'ai toujours été; cependant, du moment qu'un article est devenu absolument nécessaire et qu'il jouit d'une protection de 35 p. 100, il est temps d'abaisser les droits au bénéfice de notre population, surtout lorsqu'il est admis que cette industrie a traversé les étapes difficiles du début et qu'elle est en plein rendement. J'ai sous les yeux les statistiques concernant l'industrie de l'automobile au Canada pour l'année 1925 et je citerai les chiffres suivants:

De nouveaux records ont été établis dans l'industrie de l'automobile canadienne, en 1925. La production des automobiles a atteint le chiffre de 161,970 au cours de cet exercice, comparativement à 132,580, en 1924 et à 147,202, en 1923, la meilleure année qu'eût connue cette industrie à venir jusqu'aujourd'hui. La valeur du rendement des fabriques s'est élevée à $110,835,380 et elle a surpassé celle de n'importe quelle autre année; le capital placé dans l'industrie de l'automobile a atteint le chiffre de $74,678,451,...

Je prierai les honorables membres de prendre notre de la phrase suivante:

...soit une augmentation du 23 p. 100 comparativement à l'année 1924.

C'est-à-dire que le capital placé dans cette industrie accuse une augmentation de 23 p. 100 en comparaison de l'année précédente—celle de 1924. Je ne suis pas prêt à l'affirmer d'une façon formelle, monsieur l'Orateur, mais je soupçonne qu'une bonne partie de cette augmentation de capital ne représente aucunement de nouveaux fonds placés dans cette industrie; ce sont plutôt des distributions d'actions au bénéfice des actionnaires; les compagnies ont accumulé leurs profits et les ont répartis sous forme de nouvelles actions accordées aux actionnaires. Je n'ai pas de preuve formelle que les choses se sont passées de cette façon, mais cette hypothèse est très probable. C'est ce qui est arrivé en tout cas pour ce qui est de la compagnie Ford du Canada.

Le nombre des employés dans l'industrie de l'automobile s'est élevé à 10,,301 contre 9,277, en 1924; le total des traitements et des salaires versés s'est élevé à $17,249,270 contre $14,219,137, pour l'année précédente; les exportions à l'étranger...

Voilà un aspect très essentiel du problème, monsieur l'Orateur.

Les exportations à l'étranger représentent une valeur de $39,417,614 et c'est là le chiffre le plus élevé jusqu'à date; les importations représentant une valeur de $35,-240,298, furent aussi plus considérables qu'en n'importe quelle autre année, et l'enregistrement des automobiles a atteint le chiffre global de 728,005 contre 652,121, en 1924, alors que fut établi le plus haut record antérieur.

Est cet état est suivi d'un sommaire donnant la production de l'industrie de l'automobile canadienne de 1904 à 1925; ces chiffres font voir le développement de cette industrie au cours de la même période. J'ai la conviction que ces chiffres seront de nature à intéresser les honorables membres et voilà pourquoi je me permets de les citer. Voici:

Sommaire de la production dans l'industrie de l'automobile en Canada, au cours des années comprises entre 1904 et 1925.

Années	Nombre d'automobiles
1904-1916	135,000
1917	93,810
1918	82,408
1919	87,835
1920	94,144
1921	66,246
1922	101,007
1923	147,202
1924	132,580
1925	161,970
Total	1,102,202

Les chiffres ci-dessus mentionnés font voir que le rendement de l'industrie de l'automobile accuse une augmentation constante d'année en année; en 1925, il s'est fabriqué 25,000 automobiles et autocamions de plus au Canada qu'au cours des années comprises entre 1904 et 1916. Il est donc évident, monsieur l'Orateur, qu'il s'agit d'une industrie qui est sortie des langes de l'enfance et qui peut se passer de l'assistance d'un tarif élevé; elle a atteint un point où elle est en mesure de se protéger elle-même jusqu'à un certain point contre toute concurrence. L'augmentation qu'accuse le chiffre des exportations d'automobiles et d'autocamions fait voir que les manufacturiers ne dépendent pas absolument du marché canadien pour écouler leurs produits; ils ont au contraire de vastes débouchés à l'étranger. J'ai cité des chiffres tout à l'heure établissant que les fabriques canadiennes exportent à l'étranger de 40 à 42 p. 100 de leur rendement total. Ces voitures sont exportées sous le régime de conditions très favorables et je suis convaincu que les fabricants réalisent des bénéfices raisonnables de ce chef.

Et pour ramener le problème de l'achat d'une automobile au point de vue concret, est-il possible de rencontrer un homme ayant acheté une voiture depuis trois ou quatre ans qui, une fois le marché conclu, n'a pas tiré la conclusion qu'il l'avait payée trop cher et que le manufacturier a réalisé des bénéfices trop élevés? Si mes renseignements sont exacts,—et j'ai tout lieu de croire qu'ils le sont,—les manufacturiers d'automobiles canadiens ne font pas un sou de crédit; avec eux, il faut faire les affaires au comptant. Je comprends que si vous commandez une automobile par l'intermédiaire d'un agent local—peu importe quelle marque d'automobile—il doit aller la chercher à la fabrique ou il la fait expédier par chemin de fer et doit la payer comptant avant d'en prendre livraison. S'il va chercher cinq automobiles il doit les payer avant qu'elles quittent la fabrique; si elles sont expédiées par voie ferrée, une traite à vue accompagne la lettre de voiture. En conséquence le fabricant ne court aucun risque par suite de dettes en souffrance et c'est le malheureux agent local qui doit supporter les risques. Son client peut ne pas le payer comptant; il peut être forcé d'accepter des billets à échéances variables; il accepte ce risque comme aussi le risque des pertes sur les voitures d'occasion. La situation du fabricant d'automobiles est donc différente de celle du fabricant de tout autre article; il ne fait affaires qu'au comptant et cela constitue un avantage marqué. Quiconque est dans les affaires sait que si un fabricant n'a pas de dettes en souffrance dans ses livres et n'a pas à accorder de crédit il peut vendre son produit bien meilleur marché que s'il accorde beaucoup de crédit et doit attendre pour ses rentrées et échéances.

Peut-être mes remarques ont-elles lassé la Chambre. J'ai parlé plus longuement que je ne le voulais, mais je désire bien définir mon attitude regardant cette question de la diminution des droits sur les automobiles. Si je croyais sincèrement que cette réduction dans le tarif puisse causer des désastres et faire chômer des milliers d'ouvriers en forçant les fabricants à fermer leurs usines, j'hésiterais à lui accorder mon appui. Mas je ne vois pas de raison qui cause le chômage des ouvriers; je ne vois pas pourquoi les fabricants ne peuvent pas continuer les affaires et réaliser des bénéfices. Ils n'ont pas besoin de diminuer les salaires de leurs employés; ils peuvent menacer de le faire; ils ont déjà tenté de nous tromper en fermant leurs ateliers, mais j'espère sincèrement qu'un tel événement ne se produira pas en réalité. Si cela arrivait ce serait que la politique est entrée dans la question, chose fort regrettable pour le pays. Néanmoins, je suis d'avis que le Gouvernement avait raison de faire cette réduction et je pense aussi que la plupart des gens, sans tenir compte de leur politique, approuveront aussi cette décision.

Je remercie la Chambre de sa complaisance et de la patience dont elle a fait preuve en écoutant mes remarques quelque peu décousues.

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

Reprise de la séance

M. R. L. BAKER (Toronto-Nord-Est) (Texte): Monsieur l'Orateur, avec votre aimable permission, je voudrais avoir l'honneur d'adresser la parole sur la question qui fait le sujet de ce débat, et comme c'est la première occasion que j'ai de parler en cette enceinte, je sollicite votre indulgence et celle de la Chambre. Mais avant de le faire, monsieur l'Orateur, je désire vous présenter mes compliments et vous offrir mes félicitations pour la haute position que vous occupez comme premier représentant fédéral du Canada. Je désire aussi féliciter les honorables députés de cette Chambre du choix qu'ils ont fait d'un homme d'une telle dignité, d'une telle courtoisie, d'une telle habileté et d'un tel esprit de justice comme Orateur de ce Parlement pour un second terme. J'espère que vous vivrez longtemps pour exercer cette fonction; mais que, bientôt, les honorables députés de ce côté-ci

de la Chambre siégeront de l'autre côté, à votre droite, alors que les honorables députés de l'autre côté se trouveront ici, à votre gauche. Je désire aussi vous présenter, monsieur l'Orateur, ainsi qu'aux honorables députés de cette Chambre et à leurs électeurs, les compliments de mes électeurs.

C'est un plaisir pour moi que d'essayer pendant quelques moments de parler la langue française, par considération pour vous, monsieur l'Orateur, pour les autres députés canadiens français de cette Chambre, et parce que, comme l'honorable député de Laval-Deux-Montagnes (M. Lacombe) l'a dit, il y a deux langues officielles en ce pays,—et j'approuve l'honorable député lorsqu'il dit que le français est le langage le plus beau qui soit né sur des lèvres humaines. J'aimerais à parler plus longuement en français, mais je ne veux pas le faire aujourd'hui parce que, je regrette de le dire, ayant beaucoup oublié mon français et ne l'ayant pas assez pratiqué depuis trente années, j'ai peur de ne pas parvenir à me bien faire comprendre. Mais j'espère que, lorsque j'aurai passé une année ici, je réussirai mieux et qu'un jour j'aurai le plaisir de prononcer ici un discours en français.

Les députés français de cette Chambre comprennent les deux langues officielles du pays, mais tous les députés anglais ne les comprennent peut-être pas; c'est pourquoi, monsieur l'Orateur, avec votre permission, je vais parler en anglais, maintenant. Mais avant de le faire je voudrais exprimer une idée: Je crois qu'il serait nécessaire de fonder en cette ville un club français pour l'étude et la pratique du français. Je proposerai comme nom "Le club Lemieux". Je voudrais avoir l'honneur d'être membre de ce club afin de parvenir à parler parfaitement la langue française et parce qu'il me serait nécessaire pour cela d'avoir beaucoup de pratique. J'approuve aussi le député de Bonaventure (M. Marcil) quand il dit que c'est une excellente chose que de parler deux ou trois langues.

(Traduction) Etant donné, comme je l'ai déjà fait remarquer, que c'est la première fois que j'ai l'honneur de prendre la parole dans un parlement je sais, monsieur l'Orateur, que vous vous montrerez aussi bon et aussi généreux à mon égard que vous l'avez toujours été pour un débutant dans cette Chambre. J'espère que mes honorables collègue supporteront patiemment que j'exprime quelques opinions sur la question dont nous sommes saisis; c'est mon droit et c'est aussi mon devoir envers mes commettants.

Deux fois, il a été fait allusion à mes remarques dans cette enceinte. La première fois, l'honorable ministre de la Justice (M. Lapointe), agissant comme leader de la Chambre,—fonctions dont il s'est acquitté si bien,—a contesté certaines remarques qu'un des députés de Toronto avait adressées à ses électeurs. Pour dégager la responsaibilité de mes collègues de Toronto qui, je suppose, ont assez de leurs propres ennuis, je leur dois de déclarer que c'est bien moi qui ai adressé ces remarques à mes électeurs avant de venir à la Chambre. J'ai dit, à l'époque, qu'à mon avis il était illogique de la part des progressistes de voter, puisqu'ils différaient d'opinion avec les deux autres partis de la Chambre, que les électeurs des régions qu'ils représentent désapprouvaient aussi les deux vieux partis et que, par conséquent, pour être logique, ils ne devraient pas prendre part au premier vote qui devait déterminer lequel des deux partis avait le droit de gouverner. De cette déclaration je n'ai rien à retirer. Quoiqu'elle ait paru ennuyer certaines personnes, j'estimais qu'elle exprimait bien ma conviction relativement à la ligne de conduite que devaient adopter les progressistes. Je pense encore qu'ils auraient bien fait d'agir comme je l'ai dit et s'ils s'étaient abstenus de voter à ce moment-là, les travaux de la Chambre seraient aujourd'hui plus avancés qu'ils ne le sont et eux-mêmes n'auraient pas eu moins qu'ils n'ont eu jusqu'ici. Je ne crois pas devoir retirer ce que j'ai dit alors, quoique ma remarque ait pu ennuyer quelques membres de cette Chambre. Je suis encore d'avis que l'on aurait bien fait de suivre la ligne de conduite que j'ai indiquée, eu égard au bien du pays et, à la fin du compte, de tous les partis politiques, y compris le parti progressiste.

Une seconde fois on a contesté dans cette enceinte certaines remarques que j'aurais faites à une assemblée de mes électeurs de Toronto-Nord-Est. Je parlais alors de l'honorable député de Regina (M. Dunning) et le bien-fondé des commentaires de l'honorable député de Yorkton (M. McPhee) à ce sujet dépend de l'article de presse qu'il a cité, quoiqu'il n'y ait guère plus à redire sur un article que sur l'autre. On ne peut pas non plus contester d'une façon particulière ce que j'ai dit à cette occasion. Je faisais part à mes électeurs de mes opinions sur ce qui se faisait à Ottawa. Je l'ai fait sans animosité ni malice à l'égard de qui que ce soit et si j'ai employé l'expression "gamin" (cub), c'est sans mauvaise intention. Je suis heureux de rappeler que lorsque l'honorable député de Yorkton a soulevé la question à la Chambre, M. l'Orateur a été assez bon de dire qu'il n'y avait pas grand mal à employer cette expression. Nous savons que le mot "cub" est constamment employé par les étudiants des universités et des collèges qui se servent aussi couramment de

l'expression "freshmen" pour désigner les nouveaux venus. J'ai entendu employer cette expression dans un sens encore plus amical que cela. Evidemment chacun a ses idiomes qu'on emploie dans le cours de la conversation. J'ai souvent interpellé mon petit-fils en lui disant: "Viens ici, mon petit gamin, je veux te parler". Dans un cas comme celui-là, c'est un terme d'amitié. J'ai souvent employé l'expression dans ce sens, de sorte que lorsque je l'ai prononcée à l'assemblée en question, c'était sans malice et sans la moindre intention de faire tort à qui que ce soit.

En me faisant des reproches, l'honorable député de Yorkton m'a qualifié de "denizen" de Toronto. En disant cela mon honorable collègue a fait peut-être involontairement, une erreur. Dans le dictionnaire de Webster que j'ai trouvé dans la bibliothèque, je vois que la définition du mot "denizen" est la suivante: "Personne admise à habiter dans un pays avec tous ou partie des droits de citoyen".

Mon honorable ami se trompait donc du tout au tout lorsqu'il m'a appelé un "denizen", car je suis né au pays, de même que mes ancêtres depuis trois générations. Ce n'était donc qu'une petite erreur de sa part. Je ne lui appliquerai pas non plus cette même épithète de "denizen", mais il se trouve que, selon la définition qu'en donne Webster, le qualificatif s'applique à un bon nombre des honorables députés dont mon honorable ami se fait bien inutilement le défenseur.

L'honorable député s'est servi, à mon intention, d'un mot de Dryden que ce dernier a dû écrire aux environs de 1650. Mais, ailleurs dans les ouvrages du même auteur, nous relevons aussi ce qui suit: "Ils n'ont pas plus tôt obtenu leur denization, qu'ils font les maîtres". Or, je croyais, après m'être rendu compte de la situation, qu'à l'époque de Dryden on parlait dans le même sens que j'ai voulu donner à mes propos, et je ne songeais même pas qu'ils soulèveraient des protestations. Il semble que, depuis longtemps, les nouveaux venus dans un pays ont été portés à vouloir en imposer aux autres. De pareilles tendances seraient certainement mal accueillies dans les provinces de Québec ou d'Ontario.

J'espère avoir donné une explication complète de l'incident en question. Ce sont les observations de l'honorable député d'Yorkton qui m'ont forcé à entrer dans ces détails afin d'éviter tout malentendu.

Je dirai maintenant quelques mots de ma propre circonscription, comme le veut l'usage, si je ne me trompe, dans un discours de débutant. J'ai constaté qu'à maintes reprises plusieurs honorables députés ont proclamé qu'ils se devaient avant tout à leur propre circonscription. Je dois dire que tel n'était pas l'avis de mes électeurs lorsqu'ils m'ont délégué ici. Ils se rendent parfaitement compte que nous constituons ici un parlement fédéral dont le devoir consiste à administrer les affaires du pays dans son ensemble. D'après eux, je dois venir ici pour aider, autant que faire se peut, à la mise à exécution de programmes d'application générale à tout le Canada, et non pas de programmes avantageux pour ma circonscription ou pour une division quelconque. Ils savent que pour en arriver à une politique qui soit réellement dans l'intérêt bien entendu de tout le Canada il faut que chacun fasse des concessions.

Aux dernières élections générales le parti libéral-conservateur et le parti libéral ont soumis leurs programmes respectifs à mes commettants et vingt et un mille électeurs,—et le nombre aurait été de 25,000, n'eût été la popularité dont jouissait mon adversaire,—se sont déclarés en faveur de la politique visant à sauvegarder l'industrie canadienne au moyen de droits protecteurs suffisants, c'est-à-dire la politique du parti libéral-conservateur. Tel est le choix qu'a fait ma circonscription. Mes électeurs tiennent à ce que l'industrie soit protégée, qu'ils s'agisse de l'agriculture ou de l'industrie manufacturière Le programme exposé en cette Chambre le 2 juin dernier par le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) est celui que nous avons mission d'appuyer, et celui que mes électeurs estiment propre à assurer la prospérité par tout le Dominion. De l'avis de la généralité des citoyens de ma circonscription, nous devrions coopérer les uns avec les autres; que les provinces du centre se servent de la houille et du fer de l'Est, ainsi que de la houille et du blé de l'Ouest; que de son côté l'Est et l'Ouest consomment les produits d'Ontario. Nous avons la conviction que ce régime est praticable; c'est le seul moyen de faire du Canada un pays uni et de lui assurer une prospérité générale.

L'honorable député qui vient de reprendre son siège nous a dit que tout le monde souhaitait ardemment voir régner l'union au pays. Avec tous les égards, je me permettrai de dire qu'il a fort mal débuté lorsqu'il a attaqué Toronto et les députés de cette ville, attaque contre laquelle je dois protester. Je ne sache pas que les députés de Toronto l'aient attaqué personnellement, ou s'en soient pris à sa circonscription, ou qu'ils aient l'intention de le faire. Les citoyens de Toronto ne considèrent en aucune façon que ses représentants jouissent dans cette Chambre de plus grands privilèges que le reste de la députation. Ils savent qu'il n'en est pas ainsi, et ils ne l'ont jamais prétendu, comme l'affirme à tort mon

honorable ami. Règle générale, les députés de Toronto adhèrent très étroitement au principe de la protection et de la sauvegarde de l'industrie. Telle est la politique de la grande partie des habitants de Toronto. Mais mon honorable ami ne doit pas voir là un signe d'hostilité envers d'autres parties du pays. Ils ont la conviction sincère que c'est le seul régime propre à favoriser l'expansion économique de toutes les circonscriptions du pays, et c'est pour cette raison qu'ils appuient cette politique. Je ferai respectueusement observer à mon honorable ami qu'en parlant de la sorte, il prêche la discorde, tout en faisant un chaleureux plaidoyer en faveur de la bonne entente. J'ai la certitude qu'il conviendra que moins il y aura de désaccord dans cette Chambre mieux ce sera.

M. SANDERSON: L'honorable député me permettra-t-il une interruption? Je constate avec plaisir qu'il en est venu à cette manière de voir, mais c'est dommage qu'il n'y soit pas parvenu avant d'avoir prononcé son discours de Toronto dans lequel il attaquait les députés libéraux de la Saskatchewan?

M BAKER: Je suis peiné d'avoir offensé de quelque façon l'honorable député. Je n'entendais pas le viser.

M SANDERSON: L'honorable député ne m'a pas offensé du tout.

M. BAKER: A propos du budget, je pense que le Gouvernement doit remercier la Providence pour l'aide qu'elle lui a donnée au cours de l'exercice qui s'est terminé à la fin de mars. Le succès du ministère n'est pas dû à sa politique financière, qui a chassé aux Etats-Unis un demi-million de Canadiens enregistrés là-bas, sans compter probablement de 100,000 à 200,000 autres qui ont passé inaperçus. Sans la récolte abondante que nous avons eue, le résultat serait bien différent. Quelquefois la Providence compte que les hommes vont s'aider eux-mêmes en usant de leur jugement, et en prenant les bons moyens.

On a dit que le budget du ministre des Finances favorise les classes populaires. Ce n'est pas absolument mon avis. De fait, si notre régime douanier avait été ce qu'il doit être, on n'aurait pas besoin de favoriser spécialement la classe pauvre: car il n'y aurait pas eu de pauvres gens. Pourquoi établir un régime qui crée la pauvreté, pour avoir l'occasion de faire un budget visant à remédier la pauvreté. C'est une mauvaise politique; en tout cas, elle n'est pas rationnelle.

Un membre de la Chambre a dit que le Gouvernement avait préparé un budget avantageux pour le commun des citoyens. Je n'aime pas l'épithète de "commun". Elle ne convient pas à l'époque où nous sommes. D'autres affirment que le budget favorise le public. Pour moi je dis que c'est purement et simplement un budget électoral préparé en vue de capter les suffrages des citoyens, sans égard aux conséquences pour le pays généralement. Oui, nous sommes en face d'un budget politique, par lequel on espère raccoler des votes au Gouvernement plutôt que d'encourager l'expansion de l'industrie, améliorer le commerce à l'intérieur et augmenter la prospérité générale.

Je pourrais présenter plusieurs arguments à l'encontre du vote de ce budget. Les défauts que je lui reproche et que je vais démontrer feront mieux connaître ma pensée. Les évaluations de recettes—ce n'est qu'une évaluation,—indiquent du côté de l'avoir, à la fin de mars 1926, un excédent probable de $22,300,000. Ce n'est pas énorme; mais c'est toujours mieux qu'un déficit. Rappelons-nous que les contribuables ont payé beaucoup d'impôts pour arriver à un excédent de $22,300,000. Nous avons donné au fisc beaucoup plus que cette somme en taxes de toutes sorte, beaucoup plus en vérité que nous n'aurions dû; en sorte que ce modeste excédent a été obtenu grâce à la masse des impositions et beaucoup à l'aide de la prospérité.

Il convient de se réjouir de l'amélioration des affaires du réseau national. Il est agréable de constater que les pertes de l'exploitation diminuent chaque année et que le jour n'est pas loin où elle donnera un excédent qui lui permettra d'acquitter l'intérêt dû au gouvernement fédéral, d'exécuter les obligations des garanties accordées, et le reste. Remercions la Providence d'avoir contribué à apporter des recettes au réseau. Elle a été un gros souscripteur; mais il y a un autre moyen d'amener plus promptement les chemins de fer à fonctionner avec profit: c'est d'augmenter la population, et pour cela il faut procurer plus d'ouvrage à la masse des travailleurs. On y arrivera en établissant un tarif de droits capable de protéger les industries qui fourniront du travail à tout le monde, tant dans l'industrie agricole que dans l'industrie manufacturière.

La valeur de nos exportations dépasse celle des importations de 402 millions. Si on comprennait la marchandise de contrebande, les importations accuseraient une différence beaucoup plus grande. Je ne parle que des importations visibles. S'il fallait compter les importations invisibles, l'écart serait encore plus sensible. Si l'on prenait en considération les importations et les exportations invisibles, la différence de 402 millions se ré-

duirait à peu de chose. Ainsi, par exemple, nous payons aux capitalistes étrangers 350 millions par année. Nos exportations de bois, de minéraux, etc., montent à 369 millions. Ces objets sont produits par des compagnies anglaises et américaines, surtout américaines, et tout l'avantage que le Canada en tire, c'est de fournir la main-d'œuvre. La valeur des marchandises, moins les bénéfices, va aux Etats-Unis; le Canada en est dépouillé. Nos importations ont augmenté, par rapport à celles de l'année dernière, de 131 millions. Ce n'est pas très encourageant, quand on sait que nos ouvriers quittent le pays parce qu'ils manquent de travail. Un autre point à retenir, c'est celui de savoir quelle proportion de ces marchandises, d'une valeur de 796 millions, nous aurions pu fabriquer nous-mêmes en Canada. Il s'agit là d'une question d'affaire: l'avantage de l'excédent des exportations sur les importations. C'est le nœud de la question. Si nous achetions pour 400 millions de moins, nous aurions 400 millions de moins à donner aux pays étrangers, et ces millions nous permettraient de relever les salaires de nos ouvriers.

Au sujet de l'exportation des matières premières pour une valeur de 1,350 millions, nous aurions pu fabriquer les produits en Canada pour les exporter à l'état ouvré ou presque ouvré, et de cette manière le travail et les salaires seraient allés à nos ouvriers. Ce sont des considérations auxquelles il faut accorder la plus grande attention. A première vue, des exportations considérables paraissent avantageuses; mais dans le fait il y a danas la masse de nos exportations beaucoup de matière première que nous avons dû réimporter. C'est un tort. Le point mérite d'être étudié pour donner au commerce intérieur une bonne organisation. Le succès d'un pays ne dépend pas nécessairement d'un excédent d'exportations. Nous pourrions bien exporter une quantité de plus en plus considérable de nos matières premières jusqu'à l'épuisement complet de nos ressources; au point de vue des statistiques nous serions très prospères; mais en réalité notre situation serait évidemment tout le contraire.

Pour l'impôt sur le revenu, je suis heureux de voir exempter les hommes mariés ne gagnant pas plus de $3,000. Il me fait plaisir aussi de voir que les célibataires devront payer un peu plus cher; je trouve qu'ils le doivent en justice et qu'ils en ont les moyens. A mes yeux un des détails illogiques du budget, c'est la diminution simultanée des droits de douane et de l'impôt sur le revenu; je ne sais ce qu'il en résultera. Nous ne le saurons pas avant l'expiration de l'année financière; il me semble, cependant, que l'abaissement du tarif va activer l'importation et partant diminuer les opérations industrielles au Canada, ce qui laissera moins à percevoir en impôt sur le revenu. Je trouve que le ministère prend un gros risque quand il escompte une relèvement des prospérité nationale au cours de l'année prochaine; si la Providence ne se montre pas aussi bienveillante envers nous qu'elle l'a été à l'égard de l'Ouest l'an dernier, nous terminerons certainement l'année avec un joli déficit.

La question des automobiles a fait naître une discussion des plus intenses; sans vouloir l'aborder longtemps, puisqu'elle a été traitée à fond par les honorables représentants des deux côtés de la Chambre, je dois affirmer qu'à mon sens il est incontestable qu'en raison de la diminution des droits cette industrie va souffrir. Je pense que nous sommes tous d'accord là-dessus. Je me rallie à l'amendement de l'honorable député de Fort-William (M. Manion) qui dit que, si toute cette question avait été déférée à la commission du tarif, de création récente, nous aurions évité la grave situation actuelle. Les décisions du ministère ont ébranlé la confiance des capitalistes et nos industries canadiennes ne manqueront pas d'en subir le contre-coup.

Je remarque que le tarif préférentiel ne doit être appliqué qu'aux marchandises expédiées directement par voie de nos ports canadiens. Voilà qui est bien; c'est le régime qui aurait dû être toujours en vigueur. Quant au tarif sur le sucre, je conviens avec l'honorable député de Kent (Ont.) (M. Chaplin) qui a fait un exposé détaillé de la situation, que le régime proposé va nuire aux producteurs canadiens de betteraves. L'honorable député a fait, dis-je, un exposé très nette de cette situation, et, à ma connaissance, personne ne l'a contredit. Voici une autre industrie que le Gouvernement attaque sans enquête convenable. Pourquoi encourager les agriculteurs des Antilles aux dépens de nos cultivateurs canadiens?

On nous a beaucoup parlé de la prospérité; bon nombre des honorables députés ministériels nous en ont parlé longuement. Je ne m'explique pas par quel calcul le ministre des Finances (M. Robb) peut arriver à croire que le Canada est si prospère en ce moment. Supposons que nos exportations dépassent de 400 millions de dollars la valeur de nos importations; faut-il en conclure nécessairement à notre prospérité nationale? Quelle est la situation à l'intérieur du pays? Voilà ce qui compte. Cherchons-nous à attirer les gens dans nos ateliers et nos usines pour empêcher le ralentissement de nos opérations industrielles? Faisons-nous de la réclame pour

attirer chez nous des milliers de bras qui manquent à nos industries croissantes? Ou, par contre, est-ce que les gens abandonnent le Canada pour trouver de l'emploi à l'étranger? C'est dans la réponse à cette question qu'on trouvera l'indice réele de notre prospérité. Pour savoir si nous sommes prospères, n'allons pas nous adresser au ministre des Finances: demandons-le plutôt aux experts comptables qui dressent les bilans annuels de nos maisons de commerce, demandons-le à nos gérants de banque. Eux nous diront si le commerce est prospère, si l'industrie est prospère. Demandons-le aussi au département de l'impôt sur le revenu qui, suivant ses rapports, a perçu 100 millions de dollars en 1921, et moins de 50 millions en 1925. C'est auprès de gens cemme ceux-là que nous devons nous renseigner sur notre prospérité nationale; nous ne devons pas chercher nos renseignements dans les discours d'hommes qui voient tout du point de vue politique. Regardons les faits carrément en face. Quand on me demandera si le Canada a prospéré pendant l'année qui vient de s'écouler, je dirai: oui, dans l'Ouest, qui en est redevable à la Providence. Mais en ce qui concerne les régions centrales du pays et l'Est, où le Gouvernement est intervenu et a privé l'industrie de la protection nécessaire, je dirai: non. Voilà mon opinion et je parle en connaissance de cause parce que je suis en mesure de connaître la situation de toutes les régions du pays. Je suis constamment en contact avec le mouvement de notre commerce intérieur depuis Halifax jusqu'à Vancouver. Le départ d'un très grand nombre de nos nationaux est assurément une preuve que le Canada ne jouit pas de cette fameuse prospérité dont on nous parle tant. Si nous étions aussi prospères que certains honorables membres voudraient nous le faire croire, les gens quitteraient les Etats-Unis pour venir s'établir au Canada. Pareil mouvement de migration serait naturel du reste; en effet, on abandonne le vieux pays pour le jeune, non pas le jeune pour le vieux. Ce n'est pas la route normale pour les gens qui veulent améliorer leur condition, et le fait que les Canadiens s'en vont aux Etats-Unis pour obtenir un emploi indique clairement que les affaires ne sont pas prospères au Canada.

Ce pays ne suit pas une politique nationale en matière de tarif et quant aux mesures budgétaires. En toute chose, il faut d'abord dresser un plan, puis se mettre à l'œuvre. Partant de ce principe, ne devrions-nous pas d'abord décider si nous voulons faire du Canada un pays agricole, purement et simplement, ou un pays convenablement divisé entre l'agriculture et l'industrie? Ne devrions-nous pas décider cette question d'abord, puis aller de l'avant? Si nous réglions cette question, nous serions assez sages pour fermer la porte aux manufacturiers américains qui viennent dépenser au Canada de vaste ssommes d'argent pour construire des usines, qui tôt ou tard, à la suite de changements apportés au tarif, seront absolument inutiles. D'un autre côté, si nous décidons que nous avons besoin de l'agriculture et de l'industrie, nous pourrions empêcher les gens de venir ici avec l'idée que nous sommes un pays libre-échangiste et que nous nous contentons de produire du blé pour l'exportation. Nous pourrions également, en prenant une décision précise, laisser savoir à temps à nos jeunes gens s'il vaut la peine qu'ils demeurent au Canada ou s'il vaut mieux, pour épargner quelques années de leur vie, qu'ils quittent le pays. Songez aux millions que nous dépensons pour l'éducation de milliers de nos jeunes gens simplement pour les voir prendre la route des Etats-Unis. Nous pourrions mettre fin à ce gaspillage si nous avions une idée définie sur ce que l'on se propose de faire. Vraiment, il nous faudrait une politique de ce genre et la mettre en vigueur au lieu de suivre, comme nous le faisons en ce moment, un cours qui n'offre aucun encouragement à l'industrie ou aux affaires et à nos ouvriers pour les retenir au Canada.

Certaines gens se demandent si le pays convient à l'industrie, d'autres prétendent que c'est un pays essentiellement agricole. Le Canada, à mon sens, convient à l'industrie. Les honorables députés songent-ils que nous pouvons manufacturer pendant 300 jours par année tandis que l'agriculture ne produit que pendant une courte période de l'année? Certains honorables députés prétendent que notre climat est un désavantage; nous parlons trop contre notre climat, je pense.

M. WARD: L'honorable député n'est pas, je crois, au courant de l'agriculture, autrement il ne ferait pas cette déclaration; il ne dirait pas que l'industrie agricole est une affaire de trois ou quatre mois par année.

M. BAKER: Permettez-moi de substituer aux mots "trois ou quatre mois", si c'est ce que j'ai dit, les mots "une moins grande partié de l'année".

M. WARD: Sur une ferme bien administrée, les opérations durent douze mois par année. Peu nombreux sont nos cultivateurs qui ne s'occupent que de la culture du blé.

M. BAKER: Il est malheureux alors qu'un si petit nombre de cultivateurs aient la haute main sur le pays; ce n'est pas le Gouverne-

ment de la majorité. Monsieur l'Orateur, nous devrions, je crois, parler moins des rigueurs de notre climat; c'est une mauvaise publicité. Les membres de cette Chambre admettront sans doute avec moi que notre climat est bon.

Passant à notre commerce d'exportation, nous ne devrions pas trop nous en glorifier. Par exemple, l'Angleterre a un commerce d'exportation par tête supérieur à celui des Etats-Unis, mais elle souffre davantage du chômage si on tient compte du chiffre de la population.

Sur le budget, je dirai que j'aurais voulu entendre le ministre des Finances annoncer sur les journaux américains un tarif suffisamment élevé pour les exclure du Canada. Ces publications tendent vers l'américanisation du Canada, et plus tôt on aura mis fin à cette propagande, mieux ce sera pour notre pays.

J'aurais également voulu voir dans le budget une augmentation du tarif sur les lainages afin de faire renaître cette industrie dans le pays. On a tenté de nier le fait que cette industrie a souffert gravement faute d'une protection adéquate, mais il est certain que c'est là la cause du marasme dans lequel elle est tombée aujourd'hui. Des 30 millions de dollars de lainages que nous avons importés l'an dernier, on aurait pu manufacturer beaucoup plus de la moitié au pays si l'industrie avait été suffisamment protégée; l'industrie aurait alors procuré de l'emploi à un grand nombre d'hommes. Il ne faut pas oublier que "l'ouvrier suit l'emploi", et si vous voulez une forte population, multipliez les emplois. Au cours de son discours, la semaine dernière, le ministre des Travaux publics (M. King) déclarait que, l'an dernier, nous importions pour une valeur de 30 millions de dollars de lainages seulement contre une importation de 45 millions en 1921, et il semblait se réjouir fortement de cette diminuton apparente. Mais il faut se rappeler que l'an dernier les prix étaient des plus modérés si on les compare à ceux de 1921; conséquemment, la diminution apparente des importations peut servir les fins politiques, mais elle induit en erreur. En outre, pour juger comme il convient le volume de ce commerce, il faut tenir compte du nombre de verges et non pas de la somme d'argent. Les chiffres suivants le démontreront:

Nombre de verges importées

1921	1925
Tissus à paletots	
69,031	351,175
Tweeds	
2,585,833	3,327,760
Worsteds et serges	
6,552,434	9,756,954

[M. Baker.]

Et ainsi de suite pour tous les articles. Ce tableau démontre que, bien que la statistique citée par le ministre a semblé confirmer son affirmation, celle-ci n'était pas conforme à la réalité et qu'on ne peut réellement se rendre compte du chiffre des importations qu'en considérant le nombre de verges. Nous en avons acheté beaucoup plus en 1925 qu'en 1921. C'est la quantité des tissus qui procure de l'emploi et c'est cela que nous désirons, car les emplois attirent la population.

En préparant un budget, on devrait, à mon sens, songer d'abord à cette question. On doit se rappeler qu'un tarif protecteur n'a pas seulement pour but de protéger le manufacturier; cela est purement accidentel; le premier objet de ce tarif est de protéger les salaires des ouvriers. En résumé, on doit protéger nos industries surtout pour protéger les ouvriers du pays, afin qu'ils puissent vivre selon l'idéal canadien, et non pas pour des salaires minimes comme en Europe centrale et au Japon où les conditions de vie sont déplorables. Dans son discours sur le budget, l'honorable représentant de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) a prôné un salaire minimum déterminé par le coût de la vie. Il devrait en être ainsi et nous espérons que le salaire minimum des ouvriers canadiens sera toujours un salaire généreux. Mais je ne comprends pas qu'il puisse sans cesse réclamer, sincèrement comme je le crois, cette fin louable et, en même temps, se prononcer contre le seul parti de cette Chambre dont la politique pourrait assurer à l'ouvrier canadien un salaire proportionné au coût élevé de la vie. Ils nous faut, dans cette Assemblée, lutter contre l'inconséquence. Je m'adresse à mon honorable collègue avec toute la cordialité possible et dans l'espoir qu'il pourra appuyer le parti qui défend les gens qu'il est supposé représenter. J'espère qu'il les représentera véritablement en agissant ainsi, car personne au monde ne mérite plus d'être convenablement représenté que les ouvriers canadiens. J'espère qu'il suivra mon conseil et se prononcera pour l'amendement de l'honorable député de Fort-William (M. Manion). De cette façon, il sera sûr que les ouvriers ne souffriront pas dans l'avenir du fait d'un gouvernement qui ne défend pas les intérêts des travailleurs. Ce Gouvernement a ignoré la commission du tarif qu'il a récemment nommée; puis il a pris le taureau par les cornes, désorganisé l'industrie de l'automobile et fait perdre leur emploi à nos ouvriers.

Mon honorable ami de Winnipeg-Centre-Nord a aussi, avec raison, demandé des secours aux sans-travail. Puis-je lui faire remarquer respectueusement que le plus grand

soulagement qu'il pourrait leur accorder serait d'appuyer la politique douanière, du parti conservateur, laquelle assurera une protection convenable aux travailleurs canadiens?

Quant aux pensions de vieillesse, monsieur l'Orateur, je crois que c'est un projet louable et que chaque membre de la Chambre en approuve le principe; il n'y a divergence d'opinions qu'au sujet des moyens à employer pour le réaliser. Dans l'application de ce principe, il faut rédiger la loi de façon à ne pas accorder de pension aux personnes qui n'ont pas travaillé au Canada, entre vingt et cinquante ans, mettons. Il faut accorder aux vieillards une pension raisonnable, s'ils en ont besoin; mais les étrangers, après avoir donné le fruit de leur labeur à un autre pays, ne devraient pas pouvoir venir ici recevoir une pension du Dominion du Canada. A mon sens, telle est la méthode de pensions de vieillesse qu'on devrait adopter.

Passons à la question de la population. Tous, nous convenons qu'il faut augmenter le nombre de nos habitants; on ne conteste pas ce point. Un honorable député a dit que nous n'avons pas nécessairement besoin d'augmenter notre population pour être un grand pays; mais je ne partage pas cet avis. Il nous faut plus de gens, à cause de l'étendue de notre territoire, à cause des voies ferrées que nous avons construites, des frais considérables de l'administration des affaires de l'Etat et de notre énorme dette nationale. Il faut augmenter la population et la rendre prospère par une politique douanière convenable. On comprend que, si la population était doublée, la dette et les frais d'administration, par tête de population, seraient réduits de beaucoup. Nous avons actuellement dix parlements pour gouverner huit millions de personnes; s'ils sont tous aussi bons que le gouvernement fédéral, ils pourront évidemment gouverner quarante millions de personnes. Augmentons la population et les frais de gestion, par tête, en seront diminués d'autant. Nos chemins de fer peuvent desservir vingt-cinq millions de personnes aussi bien que le nombre que nous avons actuellement, sans augmenter les frais généraux, ce qui leur permettrait de réaliser des profits considérables.

Quant à notre population, je crois que la seule politique d'immigration qu'il faut au Canada en est une qui sauvegarde nos industries au moyen d'une protection adéquate. Alors si considérable sera le flot des immigrants qu'il nous sera possible de mettre en vigueur un régime de restriction et de choisir les sujets. Nous pouvons en prendre autant que nous le voudrons des Etats-Unis—et recrutons-en beaucoup dans ce pays; nous pouvons aussi en recevoir un grand nombre de la Grande-Bretagne, ainsi que de la France, de la Belgique, du Danemark, de la Hollande, de la Norvège et de la Suède. Autrement dit recrutons nos immigrants en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et dans l'Europe septentrionale. Ces gens sont disposés à venir au Canada, mais ils n'y viendront pas et nous ne désirons pas qu'ils y viennent si nous n'avons pas d'emploi à leur donner. Seulement il y a un moyen de leur assurer du travail, et il n'y en a qu'un.

Nous avons beaucoup discuté à la Chambre le sujet des conventions de commerce. J'ai recueilli force notes sur cette matière, mais je m'abstiendrai de les donner toutes en détail. Nous avons une convention avec la France, une avec la Belgique, une avec l'Australie, une avec la Nouvelle-Zélande, etc. Autant que je puis m'en rendre compte—et je parle sans crainte, car je ne fais qu'exprimer ma modeste opinion—le Gouvernement n'excelle pas dans la négociation des traités. Cela est manifeste de si diverses façons, et quoique le cultivateur —mais je ne dirai pas le cultivateur, je dirai plutôt les cultivateurs et les producteurs de grain de cette Chambre... (*Exclamations.*) Non, non, je ne dis pas cela par plaisanterie; je ne veux priver de son statut aucun de mes honorables collègues. Nous avons les deux catégories en cette Chambre; il y a un instant on m'a contredit là-dessus et cette fois je veux être aussi précis que possible. Ils ont plutôt amoindri l'importance du fait que les conventions consenties à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande étaient à l'encontre de leurs intérêts; fort bien; c'est un autre cas où seul le temps pourra nous dire ce qui en est; seulement je sais bien ce qui va arriver. J'ai l'assurance qu'ils découvriront vite l'erreur qu'ils ont commise et qu'ils prieront la Chambre de répudier son ancienne attitude. Autrement dit, ce que nous voulons c'est envisager l'avenir et non pas nous en tenir au passé; nous ne devons pas conclure ces conventions pour les révoquer ensuite. Je crois que des honorables députés progressistes seraient heureux si quelques-unes de ses conventions étaient maintenant révoquées. Si je ne me trompe, c'est l'honorable député de Camrose (M. Lucas) qui disait que, puisque ces conventions sont en vigueur, il n'est que juste et convenable de les mettre à l'épreuve au moins six mois durant. Seulement j'ai remarqué qu'il avait dit—et j'ai été fort aise de l'entendre—qu'il ne voyait pas pourquoi le Gouvernement voulait conclure une convention avec l'Australie, car, comme il disait à la page 1082 du Hansard (v.a.), le volume de nos importations de ce pays ne représentent qu'une valeur de $762,113 en 1917, tandis que celui de nos exportations atteignait

une valeur de $6,549,546. Le commerce allait très bien et on aurait pu laisser comme le soutenait l'honorable député; le besoin d'une convention ne se faisait réellement pas sentir. Puis j'avais une note ici au sujet de l'honorable député de Lisgar (M. Brown). Il disait avoir voté contre la convention australienne lors de la dernière session parce qu'on élevait les droits sur le raisin. M'est avis que c'est là un motif plutôt intéressant.

Monsieur l'Orateur, l'idée que j'ai au sujet des conventions, c'est que nous du Canada nous avons besoin d'une entente entre nous-mêmes; une entente de l'Est avec le Centre et l'Ouest, puis une entente de l'Ouest avec le Centre et l'Est, de même qu'une entente du Centre avec les deux extrémités du pays. C'est vers cette fin que devraient porter tous nos efforts, s'il m'est permis de faire cette suggestion à la Chambre. Nous voulons le commerce intérieur, une politique nationale de protection pour toutes nos industries; de protection dans les limites du pays. Il y a beaucoup à faire; et nous pouvons consacrer bien du temps à mener cette entente à bonne fin. Pourquoi achèterions-nous des produits agricoles à l'étranger quand Québec en produit en si grandes quantités? S'il est nécessaire que l'Ontario fasse venir de ces produits du dehors, je dirai que la politique douanière de ce pays devrait être telle que l'Ontario puisse se procurer ces produits dans Québec, sans recourir à quelque pays étranger.

On dit que le Canada est un pays difficile à gouverner. Ce n'est pas ce que je prétends, mais plus d'une fois on a fait cette assertion ici. En supposant qu'il en soit ainsi, cela devrait susciter plus d'intérêt chez tous, car on ne s'intéresse guère à une tâche facile. Si le Canada est difficile à gouverner, faisons appel à toute notre énergie et mettons-nous à l'œuvre sans plus tarder.

Une VOIX: C'est ce que nous faisons.

M. BAKER: Dans les conditions actuelles ici, nous n'avançons à rien et jamais nous n'avancerons à rien. Ce peut être difficile de gouverner, mais nous y mêlons trop de préoccupations de parti. En ce pays nous avons cinq difficultés que tous nous connaissons très bien: le problème douanier, la question des impôts, celles du transport, de l'immigration et de l'émigration. Nos importations, nos taxes, nos salaires, nos revenus, d'où qu'ils proviennent, tous sont payés avec notre production nationale. C'est là que nous trouvons l'argent, de sorte qu'en protégeant notre production, nous protégeons ce qui est la source même de toute notre activité industrielle et commerciale, de tous nos moyens d'existence. Ainsi nous en revenons au principe, les honorables députés le remarqueront, que je ne cesse de prôner, car c'est le seul, selon moi, qui puisse sauver le pays. Ce principe sera adopté et inauguré dans la suite et sauvera le pays, mais sauvons du temps. Quand on sauve du temps dans une affaire de pareille importance, on épargne énormément d'argent. Mettons-nous donc tout de suite à l'œuvre et faisons ce qui s'impose, nous le savons tous. Nous devons sauvegarder nos industries par une protection suffisante.

De prime abord, l'une de nos plus grandes difficultés au Canada, c'est un manque d'équilibre. A mon sens, si nous faisons une étude graduelle et fort attentive de la chose, nous nous apercevrons que voilà la difficulté. Mais je ne prétends pas qu'il faille effectuer un bouleversement à cause de ce manque d'équilibre. Dans une maison d'affaires, certains services sont plus développés les uns que les autres, mais on ne bouleverse pas le service le moins développé par le succès des autres services, on le laisse se relever et éliminer ses pertes. Je mentionne cela parce que je ferai tantôt une remarque touchant le grain, et je ne veux pas que mes amis les producteurs de grain se formalisent de mes paroles. Je ne voudrais pas enlever à quelqu'un son commerce sans indemnisation. Le pays souffre de déséquilibre en ce sens: nous produisons trop de blé pour sa prospérité. Si nous produisions moins de blé pour l'exportation et plus de légumes et de produits de la ferme en général, et si nous avions plus de fabriques, notre économie nationale serait mieux équilibrée et nous éprouverions moins de difficultés et d'agitation qu'aujourd'hui. C'est un fait fort évident, je pense, que la production du blé au Canada est tout à fait disproportionnée avec la production industrielle et à la production agricole en général, et vous observerez que là est l'origine de nos dissensions à la Chambre. Si nous nous appliquions, d'après ces principes, à équilibrer notre production, à cesser de produire plus de blé pour l'exportation tant que notre production maraîchère et agricole en général et le rendement de nos industries ne se seront pas développés en proportion, notre situation serait meilleure. Pourquoi, par exemple, importer pour cent millions de produits agricoles que nous pouvons produire au pays et pour l'achat desquels nous exportons une quantité de blé d'égale valeur ? En n'agissant pas ainsi, nous pourrions consommer sur place une plus grande partie de notre blé. Je sais que cette réforme ne s'accomplira pas sur-le-champ, mais, entre temps, on pourrait, au moyen de dispositions faciles à régler par une loi, limiter la production à un niveau qui nous éviterait un préjudice.

M. WARD: L'honorable député préconise-t-il une diminution de la culture du blé?

M. BAKER: Je ne préconise rien de tel. Je souligne simplement l'opportunité de ne pas accroître notre production de blé. Qu'elle reste stationnaire en attendant que les autres formes d'industrie la rejoignent. Si nous avançons et développons outre mesure notre production de blé, nous devrons, pour étendre nos voies ferrées, faire des déboursés dont nous dispenserait l'arrêt de ce développement. Je crois que l'équilibre règnera alors, qu'il y aura beaucoup plus d'harmonie à la Chambre et d'un bout à l'autre du pays, et une plus grande prospérité générale.

Je dois convenir que je ne suis pas très versé en agriculture; ce plaisir et ce privilège ne sont pas donnés à tous, mais de l'aveu général, je crois, ces terres nouvelles qu'on est en train de défricher pour la culture du grain exportable auront un moindre rendement dans vingt ans. S'il en est ainsi, n'épuisons-nous pas trop notre sol vierge, durant la génération actuelle, pour produire du blé destiné à l'exportation, quand cette terre sera peut-être nécessaire dans une cinquantaine d'années pour l'alimentation des générations à venir? Il faut aussi tenir compte de cela.

M. YOUNG (Saskatoon): Puis-je demander à l'honorable député s'il énonce présentement la politique du parti conservateur?

M. BAKER: Je me suis efforcé d'énoncer la politique de mon parti, avant d'aborder cette question, mais apparemment, je ne me suis pas exprimé clairement. Je ne veux pas abuser des instants de la Chambre pour me répéter, mais si mon honorable ami voulait me faire l'honneur de venir à ma chambre, demain, je serais très heureux de causer avec lui.

Je disais donc qu'il faut tenir sérieusement compte de notre production déséquilibrée du blé. La prospérité de la croissante industrie du blé me tient autant à cœur qu'à tout Canadien, j'espère, mais si nous n'augmentions pas notre production actuelle de blé et, entre temps, si nous avisions aux moyens d'assurer une plus grande consommation de notre blé au pays, nous serions dans la bonne voie, je crois. J'ai plusieurs cours du blé américain; chacun sait qu'il est inférieur en qualité au blé canadien, mais sa cote est parfois supérieure de 15c. par boisseau à celle du marché de Winnipeg.

Mon programme d'équilibre commercial au pays protégerait le producteur de blé et tout le monde; le cultivateur recevrait davantage pour son blé, ce qui serait à l'avantage de chacun. De plus, à propos de cette surproduction du blé, rappelons-nous la Russie. Supposons qu'elle recouvre son état normal. C'est ce qu'elle est maintenant en train de faire. Qu'adviendra-t-il du blé, quand ce sera fait? L'on annonçait l'autre jour l'expédition de 30,000 tracteurs payés comptant, de New-York en Russie. Si la culture du blé reprend en Russie, j'imagine que la production coûtera meilleur marché là qu'ici. La Russie est plus rapprochée de l'Angleterre que le Canada, et l'Angleterre achètera où le grain lui coûtera le moins; et alors où le blé canadien trouvera-t-il un débouché? Les Etats-Unis n'en voudront pas, la Russie fournira l'Angleterre et que ferons-nous de notre excédent de centaines de millions de boisseaux? Pourquoi ne pas prévoir maintenant cette éventualité possible et s'y préparer? Le producteur de grain devrait, en vue de cette occurence possible dans l'avenir, travailler à l'accroissement de la clientèle intérieure. J'appelle cela prévenir. N'attendez pas qu'il soit trop tard pour être obligé de dire: eh bien, nous fournissions l'Europe, et maintenant c'est la Russie qui s'est emparée de ce marché. Et il y a aussi l'Argentine qu'il ne faut pas oublier. Le niveau de la vie dans ces pays est moins élevé que chez nous, et que pouvons-nous y faire? La seule solution pour le cultivateur de l'Ouest, et il s'en rendra compte, c'est d'accroître la clientèle canadienne; et c'est la politique du parti conservateur.

Il y a bien des manières de considérer la protection, mais il y en a une qui a été résumée sous une forme qui vous est bien familière encore que si frappante qu'elle ne peut être rappelée trop souvent. Elle est d'Abraham Lincoln, et elle est expressive. Plus modeste que nous Lincoln ne prétendait pas en savoir long en fait de protection. Il disait:

> Je ne m'y connais pas beaucoup en fait de tarif, mais je sais bien ceci: Quand nous achetons des marchandises en pays étrangers, nous avons les marchandises mais l'étranger a notre argent, tandis que si nous achetons la marchandise chez nous nous avons la marchandise et l'argent nous reste.

Ce serait une bonne chose de prendre cette formule pour mot d'ordre et de la faire encadrer et installer dans tous les foyers. D'autres entretiennent des idées différentes sur la protection, par exemple le premier ministre. Il en a exprimé quelques-unes le 30 avril 1925, que l'on trouve aux pages 2643 et suivantes des Débats, édition revisée. Le premier ministre a dit alors qu'il faut protéger la ménagère et jusque-là je m'accorde avec lui. Mais c'est un sujet sur lequel il devrait prendre l'avis de grands-parents comme nous, car je prétends que les gens ayant charge de famille, et même des enfants ma-

riés, doivent en connaître un peu plus long que lui en matière de ménage. Il a raison de dire que la femme a besoin de protection mais l'encouragement qui lui convient c'est de savoir si son mari travaillera et touchera son salaire chaque semaine. Ceux qui ont dû se chercher un emploi soit dans le commerce, l'agriculture ou ailleurs pour avoir un salaire à rapporter à la femme à la fin de la semaine sont probablement plus au fait de ces choses que le premier ministre qui en parle tant à son aise. Oui, la ménagère tient aussi à savoir si son fils, arrivé à l'âge de gagner, trouvera de l'emploi en Canada au lieu d'être obligé d'aller en chercher aux Etats-Unis. C'est une forme de protection dont la mère de famille a besoin. Le premier ministre n'a pas dirigé son gouvernement de manière à atteindre ce résultat et il est à peu près temps qu'il commence. Et le seul moyen d'y arriver est d'établir une politique fiscale convenant à notre pays. Seuls ceux qui dépendent de l'atelier ou de la charrue pour vivre et qui se trouvent à un moment donné sans emploi savent ce que signifie une politique de protection insuffisante.

Maintenant, je désire signaler certaines inconséquences que j'ai remarquées ici. Commençons par le Gouvernement. D'autres honorables députés ont appelé cela un manque de sincérité, terme auquel l'on a trouvé à redire. Je ne veux pas être repris par M. l'Orateur, et je dirai "inconséquence" au lieu de "manque de sincérité" ce qui revient au même presque et n'est pas, je l'espère, antiréglementaire. Eh bien, les inconséquences du Gouvernement sont vraiment toutes remarquables. Je n'en ai pas dressé la liste mais elles sont très nombreuses. Et à ce propos, je dirai que l'attitude des travaillistes, ou plutôt de leurs représentants en cette Chambre,—sincère je n'en doute pas,—n'en est pas moins inconséquente. L'existence même de ce Gouvernement après le discours de Richmond-Hill est de la plus haute inconséquence.

Nous aimons parfois à paraître dans cette Chambre au courant de la manière de voir du cultivateur. Or en nous représentant ce point de vue, il faut prendre bien soin de distinguer entre le cultivateur et le producteur de grain. Bien que nous ayons au milieu de nous plusieurs agriculteurs et producteurs de grain, je ne crois pas que le sentiment de l'ensemble de la classe agricole au Canada soit véritablement, judicieusement et généralement représenté à la Chambre. A mon avis, il y est travesti dans une mesure incroyable. De plus, mes honorables amis de la province de Québec me permettront-ils de leur dire,—consciencieusement et sans crainte mais en toute bonté,—qu'ils ne sont pas les interprètes de l'esprit de cette province. Ils manquent de logique à cet égard, parce que s'il est une province au Canada qui soit animée de sentiments protectionnistes c'est bien celle de Québec. Quelle est la cause de tout ce manque de logique? C'est la politique, j'en ai peur. Quant à moi, je regrette ce peu de logique. A l'exemple de plusieurs nouveaux membres, je trouve malheureux que nous arrivions au Parlement en un moment où domine une politique de troc pour permettre au ministère actuel de se maintenir au pouvoir. Fussions-nous venus pour la première fois dans des circonstances normales, notre première session ne nous eût pas laissé une impression aussi peu favorable. Mais ce dont nous avons été témoins a amoindri à nos yeux la dignité des institutions parlementaires.

Quant à la situation commerciale, le cultivateur se trouvera en meilleure posture lorsque le commerce sera proprement équilibré et que les mesures voulues auront été prises pour lui assurer un marché domestique. Je vais m'exprimer avec franchise au sujet de la politique à suivre pour le bien du pays, et je sais que mes honorables ami de l'Ouest accepteront mes commentaires dans un bon esprit. D'abord, n'est-il pas désirable, dans l'intérêt de l'unité et d'un esprit véritablement national, que les nouvelles provinces témoignent la considération voulue à l'égard de leurs aînés? Si nous devons vivre ensemble comme une seule famille ne devons-nous pas manifester une certaine estime pour les membres les plus anciens de cette famille qui fournissent la plus grand partie des fonds? Dans un foyer bien conduit, est-ce que les membres les plus âgés et les plus expémimentés de la famille ne sont pas ceux qui ont le plus à dire? Mais ici ce sont les cadets qui veulent dicter aux aînés. Cela me semble prématuré de leur part. Une politique opposée devrait être adoptée et aucune province n'en souffrirait.

Avant de terminer, laissez-moi vous dire que je n'approuve pas le Gouvernement par des groupes. Voici pourquoi. A l'heure actuelle, le pays est d'avis que nous devrions revenir au régime de deux partis seulement, et, si je ne me trompe, nos amis les libéraux y consentiraient. S'il y avait un meilleur système, ce serait celui d'un gouvernement sans aucun parti, mais nous n'en sommes pas encore à ce degré de perfection. Le gouvernement de groupes, le Parlement conduit par une minorité, comme nous le voyons dans cette Chambre ne sont pas une bonne chose pour le pays.

Inutile pour moi de parler de l'effet du tarif sur l'industrie ou sur le prix des marchandises. D'honorables députés ont souvent soutenu que le tarif augmente le prix des produits. Mon collègue de Sherbrooke (M. Howard), qui siège de l'autre côté de la Chambre, a répondu à cette question d'une manière satisfaisante, et montré qu'un droit n'augmente pas nécessairement le prix des marchandises. Il nous a mentionné des articles produits au pays et dont les prix n'étaient pas plus élevés que ceux d'articles analogues dans un pays qui avait contre eux une protection de 35 p. 100.

Je pourrais relever les observations de plusieurs honorables députés, mais je ne retiendrai pas la Chambre. Mettons de côté les théories de Cobden et de Cartwright; elles ne s'appliquent pas au Canada aujourd'hui. Celles de Cobden ont peut-être pu convenir à l'Angleterre il y a un siècle, mais il s'agit du Canada actuel. Les principes de M. Cartwright ont été rejetés par les Canadiens de son propre temps. Mettons-nous à l'œuvre et examinons les conditions et les faits pratiques tels qu'ils existent maintenant au Canada. Si les honorables députés voulaient étudier W. R. Morson et autres autorités modernes, ils s'en trouveraient fort bien. Je constate que l'honorable député de Lisgar (M. Brown) nous a donné les dernières statistiques relatives au bétail. Franchement, je me demande s'il a convaincu l'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson) que les citoyens d'Hamilton n'étaient pas d'aussi remarquables consommateurs de bœuf qu'on les a dépeints. Ils viennent peut-être de la tour de Londres, étant probablement friands de bœuf. Cepeudant, il a voulu montrer combien de livres de bœuf par jour consomment ces citoyens. Il était question de l'exportation du bœuf. Si nous avions au Canada les habitants qui en ont été chassés par la mauvaise politique fiscale, nous n'aurions pas eu besoin de vendre à l'Angleterre le bœuf qui y a été exporté l'an dernier. En donnant ses statistiques, l'honorable député a eu soin de mentionner qu'il n'était pas question de l'importation des ânes. Il a fait une remarque assez frappante à ce sujet. Je ne sais pas quelle était son idée en disant cela, mais en consultant les statistiques de l'élevage au Canada, je ne trouve rien qui concerne les ânes, de sorte que nous sommes quittes.

M. BROWN: Les chiffres que j'ai cités étaient exacts.

M. BAKER: Parfaitement. Le Canada n'a pas importé d'ânes et il n'en a pas été élevé un seul au pays non plus. Si je me reporte à la page 1925 du même livre, je constate que toutes les mules du Canada se trouvent dans la Saskatchewan—soit 9,073 mules, —mais il n'y en a pas dans les autres provinces à proprement parler. Je m'en tiens exclusivement à la statistique concernant l'agriculture et je parle des quadrupèdes.

Avant de reprendre mon siège, monsieur l'Orateur, je désire faire quelques observations particulières à l'adresse des honorables membres qui représentent des circonscriptions de la province de Québec. Je dis sincèrement et au meilleur de ma connaissance, que de vingt à trente de ces honorables députés de la province de Québec ne représentent pas les véritables sentiments de la population en ce qui regarde les idées politiques des deux grands partis en cette Chambre. J'en appelle à l'esprit de justice de mes honorables amis, qui savent fort bien que la population de la province de Québec est profondément imbue de la doctrine protectionniste. Etant donné le magnifique programme de protection qu'a constamment suivi l'habile gouvernement qui préside aux destinées de leur province, j'ai le droit de m'adresser aux représentants de la vieille province française ici et de leur dire: "Vous avez le pouvoir de sauver la situation où le pays se débat actuellement". J'adjure mes honorables collègues de la province de Québec d'examiner sérieusement la situation. Sur cette question du devoir qu'ils doivent au pays et du loyalisme dont ils ont toujours fait preuve envers le Canada, mes honorables amis seraient parfaitement justifiés de demander à monsieur l'Orateur la permission de traverser de ce côté-ci de la Chambre, en invoquant l'excuse qu'ils désirent se séparer d'un parti qui nie les bienfaits de la protection. Je désirerais fort voir s'écrire ici une véritable page d'histoire; je serais fort heureux de voir une vingtaine de représentants de la province de Québes se séparer du parti ministériel sur une question de politique fiscale susceptible de ramener une ère de prospérité dans ce Dominion du Canada. En agissant ainsi, vous sauvegarderiez vos industries, car, dans les circonstances actuelles, vous ne savez pas si un de ces jours vos entreprises industrielles ne seront désemparées.

De mon siège ici, qu'il me soit permis de faire une observation qui s'adresse à la population entière du Canada. Je conseille à tous les citoyens canadiens de porter plus d'intérêt aux affaires publiques et de voter en faveur de l'adoption d'une politique fiscale se résumant à cette maxime: Vivre et laisser vivre toutes les parties du Canada. Je prie la population du Canada d'examiner les résultats des dernières élections et de consulter les rap-

ports des présidents d'élection qui établissent que des milliers et des milliers d'électeurs se sont abstenus de se rendre aux urnes électorales. C'est bien dommage; tous les citoyens du Canada devraient exercer leur droit de suffrage. On peut se demander sérieusement s'il ne serait pas à propos de décréter le vote obligatoire comme en Australie. De plus, je demanderai au peuple canadien de se faire représenter ici,—voilà certes ce qu'il fait en règle générale,—par des hommes dévoués qui n'hésiteront pas à suivre la politique du Canada d'abord et avant tout, le Canada qui constitue l'un des anneaux dans cette chaîne de pays sur lesquels le soleil ne se couche jamais, afin d'assurer la paix, le bonheur et la prospérité à toutes les nations du globe.

M. J. E. LETELLIER: Monsieur l'Orateur, appelé, à l'ouverture de la première session du quinzième Parlement, à représenter dans cette Chambre la circonscription de Compton, j'ai entendu, dès mon arrivée, s'élever de bruyantes protestations chez les honorables députés de l'opposition de Sa Majesté, et, dans le bruit véhément des protestations, il était facile d'entendre proférer ces paroles à l'égard du Gouvernement: "C'est un gouvernement sans tête; c'est un gouvernement moribond; c'est un gouvernement usurpateur des droits du peuple". Aujourd'hui, heureusement, la vivacité des expressions sonores employées par les honorables membres de la gauche s'est atténuée et l'on peut conjecturer qu'un repentir forcé oblige et obligera longtemps nos amis de l'opposition à employer vis-à-vis du Gouvernement actuel des paroles plus modérées et plus sages.

Quel est celui des honorables membres de l'opposition qui oserait prétendre que le gouvernement actuel est un gouvernement sans chef? Le très honorable premier ministre, d'une part très soucieux du verdict populaire, vu la complexité du scrutin, trouva sage de demander à Son Excellence le Gouverneur général de ce dominion de convoquer l'assemblée des représentants du peuple pour qu'ils décidassent de la situation précaire où se trouvaient les différents partis dans cette Chambre; d'autre part, très soucieux des lois de l'honneur et voulant entrer dans l'enceinte parlementaire par la volonté expresse du peuple, il refusa l'offre de généreux députés qui voulaient lui céder leur place. Il est maintenant constitué en autorité, et je le félicite de tout cœur d'avoir agi si sagement. Son dévouement si sincère à la chose publique et son respect si profond des libertés sont la garantie d'une administration qui sera très salutaire au pays.

"C'est un gouvernement moribond", disaient encore les députés de la gauche. Pouvaient-ils employer ces expressions lorsqu'ils voyaient l'honorable ministre de la Justice (M. Lapointe) occuper la fonction si difficile de chef intérimaire avec une distinction et une sûreté de jugement qui faisaient leur admiration.

Pouvaient-ils prétendre que le Gouvernement était moribond, quand les honorables ministres Robb, Boivin, Stewart, Cardin, Motherwell, Cannon, Macdonald et King, à la tête de leurs importants ministères, s'acquittaient de leur tâche avec tant d'intelligence et de dévouement.

Le peuple a voulu que le gouvernement qu'on taxait de pareille façon ne supportât pas longtemps les paroles peu modérées des membres de l'opposition, et l'on vit prendre place successivement au ministère des Chemins de fer et du Travail, des titulaires qui sauront être à la hauteur de la tâche difficile qu'on leur a confiée—j'ai nommé les honorables messieurs Dunning et Elliott.

"Gouvernement usurpateur des droits du peuple", avaient dit les honorables députés de la gauche. Fascinés par l'appât du pouvoir, ils se comptaient et trouvaient chez eux une majorité compatible avec la volonté de l'électorat pour prendre les rênes gouvernementales. C'est alors que mes honorables amis du parti progressiste firent le geste magnifique de voter avec le Gouvernement pour conserver au pays une administration sage, prévoyante et progressive. Vous seul, monsieur l'Orateur, avez échappé aux critiques qu'a subies le Gouvernement, et le choix unanime des honorables membres de cette Chambre pour vous donner encore la présidence me fait croire que le jour n'est pas loin où une loi rendra permanente la fonction que vous occupez. Avec l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) je forme le vœu que vous en soyez le premier titulaire.

Le budget que l'honorable ministre des Finances (M. Robb) nous a présenté soulève un concert unanime de louanges. Les critiques inévitables qu'il a aussi suscitées n'empêcheront pas le peuple d'être soulagé de 25 millions d'impôts et de comprendre la sagesse du gouvernement libéral qui, héritier de la tâche énormément lourde que lui avait laissée le gouvernement d'alors, qui est l'opposition d'aujourd'hui, a su sortir le pays du marasme où il avait été plongé pour le placer dans une période de prospérité où apparaîtra dans sa réelle splendeur la force des principes éminemment constitutifs qui repose dans les doctrines du parti libéral.

Le budget nous montre un réel surplus, et point n'est besoin de donner d'autres preuves

que celle de l'abolition des taxes. Que l'on tourne et retourne le budget en tous sens, qu'on promène sur lui une loupe malveillante si on le veut, la vérité demeure la vérité, et les honorables députés de la gauche devront admettre bien humblement que l'honorable ministre des Finances a eu cette gloire de soulever un enthousiasme vibrant des rives de l'Atlantique aux rives du Pacifique. L'on m'objectera: mais les manufactures d'automobiles ont fermé ou ont voulu fermer leurs portes faute de protection. Je répondrai: le gouvernement actuel n'est pas l'élu de la finance, mais l'élu du peuple et il entend sauvegarder les droits du peuple avant les intérêts de quelques gros financiers.

Ce budget me réjouit, parce qu'il permettra au Gouvernement d'élaborer une loi concernant le crédit agricole.

Je regrette fort qu'un homme aussi digne et aussi intelligent que l'est l'honorable chef de l'opposition ait vu en ceci une manœuvre électorale au profit de mon parti. Je regrette qu'une mesure préconisée par Son Excellence le Gouverneur général, dans le discours du trône, mesure si nécessaire et si féconde en bienfaits pour la classe agricole, ait été attaquée de manière à laisser croire qu'elle était un appât pour amener les honorables membres du parti progressiste à voter dans le même sens que le Gouvernement. Mais cette loi s'imposait, elle était et elle est encore urgente.

Favoriser l'agriculture, mais c'est vouloir la prospérité du pays; donner largement et avec méthode aux cultivateurs, c'est accomplir une œuvre patriotique et par conséquent éminemment nationale. Ici, je m'adresse à ceux qui connaissent la terre, je demande aux honorables députés progressistes,—eux qui savent quelles sueurs il faut verser sur le sillon d'où sortira l'épi doré qui donne le pain, eux qui sont habitués à supporter les rayons chauds d'un soleil de juillet et à voir leurs mains durcir au contact d'un pénible travail quotidien,—je leur demande ainsi qu'à l'immense armée des nobles ouvriers de la terre, dont ils sont ici les très dignes représentants: le gouvernement libéral a-t-il préconisé ce crédit agricole seulement pour vous plaire? Serions-nous les sujets d'un égoïsme qui n'existe pas chez vous? Vous approuvez cette mesure parce qu'elle favorise l'agriculteur, qu'il habite l'Ontario, le Québec ou les provinces maritimes, peu importe. Les grands vents de vos larges, fécondes et fertiles prairies apportent-ils à l'est du Canada l'égoïsme ou la liberté? Ils apportent la liberté, et vous vous réjouissez des succès des cultivateurs de l'Est, comme ils se réjouissent lorsque la Providence vous favorise d'une splendide récolte. Non, ce crédit agricole est basé sur la justice et l'égalité, et je trouverai toujours étrange qu'un projet de loi destiné à produire de si bons résultats soit l'objet d'attaques malveillantes. Mais ce crédit agricole, dans la province de Québec on le réclame depuis plusieurs années. J'ai eu l'honneur d'être le président du cercle agricole de la paroisse du Lac Mégantic pendant plusieurs années, et cette mesure, je l'avais préconisée bien avant aujourd'hui. L'automne dernier, à Montréal, lors de la réunion annuelle des membres de l'Union catholique des cultivateurs de la province de Québec,—à laquelle prenaient part plus de 1,200 délégués,—on adopta des résolutions réclamant une loi de ce genre. Plus tard, lorsque cette question sera étudiée, je placerai ces résolutions devant la Chambre.

L'honorable ministre de l'Agriculture de la province de Québec, qui était présent à cette réunion, parla aussi dans ce sens et forma le vœu qu'un jour le gouvernement fédéral en viendrait à une entente avec les différents gouvernements des provinces pour mettre en vigueur une loi semblable. Il espérait de plus qu'après accord les banques et les sociétés coopératives pourraient être d'un grand secours au fonctionnement effectif des crédits agricoles.

On sait qu'un peu partout l'industrie privée fait faillite faute de fonds ou faute de coopération. Commençant par l'octroi si bienfaisant accordé pour les crédits agricoles, j'espère que le Gouvernement pourra avant longtemps avancer des fonds pour que se forment dans les plus importantes localités des associations qui puissent opérer la mise en conserve de plusieurs produits, et de ce fait l'agriculture recevra un appui énorme, car alors les cultivateurs non éloignés des localités importantes mais éloignés des grands centres trouveront un débouché facile pour l'écoulement des produits maraîchers. Je serai toujours prêt à appuyer un pareil projet parce que j'y vois le bien-être de la classe agricole. Je tiens à dire à mes honorables amis de l'opposition que si j'appuie le projet de loi concernant les crédits agricoles, je ne le fais pas dans le sens de leurs critiques mais pour le bien du pays tout entier. Je désire ajouter qu'une campagne bien organisée, dans le but de prouver au cultivateur la très grande utilité d'un système de comptabilité, serait très salutaire et pourrait marcher de pair avec la mesure concernant le crédit agricole.

Durant la dernière campagne électorale, qui n'a vu comment on cherchait à faire croire aux électeurs de ce Dominion que le pays s'en allait à la dérive, gouverné qu'il était, disait-on, par un ministère qui ne comprenait pas les vrais intérêts économiques de ce pays.

On jetait les yeux sur certains journaux et on y voyait le cultivateur quittant sa terre pour traverser la frontière et chercher ailleurs le pain qu'on prétendait lui être refusé ici. On y voyait d'immenses armées de travailleurs, la misère affichée sur leurs habits et leur figure, cherchant du travail et n'en trouvant pas. On y voyait le chef d'industrie debout au seuil de son usine et congédiant tout son personnel parce que, disait-il, le gouvernement ne le protégeait pas. Oui, je les ai vues, et vous les avez vues comme moi, ces affiches portant de l'Est à l'Ouest le souffle du pessimisme, décourageant ceux qui demeuraient au pays, arrêtant au seuil de la patrie ceux qui voulaient y revenir. Vous les avez vues et je les ai vues, ces annonces destinées à remplir la population de terreur et d'épouvante, afin de l'inviter à renverser le Gouvernement. Qu'est-il arrivé? On a pu capter ainsi un certain nombre de votes, mais on n'a pas réussi à renverser le Gouvernement à qui il appartenait, quelques mois plus tard, non pas de lancer une campagne de terreur et de pessimisme, mais de lancer à la population entière ce cri vibrant qu'elle a applaudi magnifiquement: "Espérez!... La prospérité revient, malgré ce qu'on a pu dire. Vos épaules étaient meurtries par de lourds fardeaux que nous ne vous avions pas imposés; aujourd'hui nous enlevons ces fardeaux, nous vous soulageons de 25 millions d'impôts, afin que vous puissiez vivre plus librement."

La liberté avait été enlevée au peuple, le gouvernement libéral la lui a redonnée. Le pays s'engage dans une ère de prospérité, et c'est la gloire du gouvernement libéral d'avoir su, à travers mille difficultés, le mettre en marche vers ses hautes destinées.

M. C. J. HAMILTON (Stormont): Puisque la concision est le propre de l'homme d'esprit et qu'à traîner en longueur on perd son temps, j'ai décidé de discuter très brièvement le budget qui nous a été présenté. C'est la première fois que je prends la parole dans cette enceinte et quoique ayant dépassé la moyenne de l'existence humaine, je n'avais jamais fait partie d'une assemblée parlementaire avant de venir ici. Au début de la session, le ministre de la Justice (M. Lapointe) alors qu'il remplaçait le premier ministre, a adressé de très encourageantes remarques aux nouveaux députés, disant que tous les membres de la Chambre étaient sur un pied d'égalité et devaient, par conséquent, s'intéresser aux affaires du Parlement et du pays. C'est ce qui m'encourage à prendre la parole ce soir, pour montrer pourquoi je défends, de ce côté-ci de la Chambre, la doctrine protectionniste.

Il y a peu de membres de la Chambre qui puissent se rappeler l'origine du tarif de protection énoncé par le très honorable sir John A. Macdonald. En 1873, le gouvernement de sir John A. Macdonald avait le pouvoir et, comme les plus vieux d'entre nous se le rappellent, c'est sous ce ministère que fut entreprise la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien. Pendant que se poursuivaient les travaux préparatoires à cette gigantesque entreprise, une dépêche fut interceptée dans sa course à travers le pays, et lorsque l'on en saisit la Chambre, le ministre Macdonald dut démissionner. L'honorable Alexander Mackenzie prit la direction des affaires en novembre 1873, après avoir formé un ministère composé des hommes les plus habiles du pays. Il resta au pouvoir jusqu'en 1874, alors qu'il en appela au peuple, et après un succès sur toute la ligne, il revint en Chambre avec une majorité écrasante, tandis que du côté de l'opposition, sir John Macdonald voyait le nombre de ses partisans sensiblement amoindri. Chose curieuse, la situation au pays, dans le domaine financier, dans celui de l'industrie et ailleurs, alla s'aggravant, et tout le Canada entra dans une période de fléchissement prononcé. Presque toutes les fabriques du pays cessèrent de fonctionner et cet état de choses se continua jusqu'en 1876 ou 1877, alors que la situation prit les proportions d'une véritable crise. Aux nombreuses députations qui se présentaient à la Chambre, on répondait que les gouvernements ne pouvaient intervenir en rien dans les questions d'ordre économique et que pour cette raison, le ministère de l'époque ne pouvait leur venir en aide. On prétendit que, les gouvernements ne constituant qu'un simple rouage administratif, ils ne pouvaient remédier à cet état de choses. Dans l'intervalle, la situation par tout le pays s'aggrava tellement, que, ainsi que j'en eu connaissance moi-même, à Toronto et dans d'autres villes d'Ontario,—je ne saurais dire s'il en était ainsi dans les autres provinces,—on ne comptait plus les gens qui faisaient queue aux bureaux de secours pour quémander un peu de pain et un bol de soupe. Il ne s'agit pas de simples racontars de journaux, mais de choses dont j'ai été témoin moi-même, car à cette époque je suivais les cours de l'université de Toronto et je parle en connaissance de cause. L'honorable député d'York-Sud, qui était un de mes confrères d'université, à cette même époque, corroborera mon dire. Des députations se présentèrent à sir John Macdonad et lui demandèrent s'il ne pouvait pas faire quelque chose pour soulager la misère qui régnait. Sir John A. Macdonald inaugura alors la Politique dite nationale, et à ce sujet il disait:

Ce qu'il faut pour assurer la prospérité du Canada c'est l'adoption d'une politique nationale. On nous demande souvent en quoi consiste une politique nationale. Au cours d'une année antérieure, nos adversaires ont déposé une mesure qu'ils prétendaient être une politique nationale, mais qui était pour ainsi dire une politique de libre-échange, et aurait été un régime parfait n'eussent été les exigences du fisc. Le libre-échange, tel qu'on l'a préconisé en Angleterre, tel qu'on l'a préconisé aux Etats-Unlis, ne ferait jamais d'un peuple une grande nation. Il y a des considérations d'ordre national qui l'emportent de beaucoup sur le simple souci d'accumuler de la richesse, sur les simples avantages commerciaux, savoir le prestige, le statut et la force de la nation; et il n'est pas de grande nation qui doive sa prospérité au régime libre-échangiste.

Dans une autre circonstance, en 1876, il s'exprimait comme suit:

On nous dit dans le discours du trône que les affaires sont dans le marasme. On nous apprend également que nous ne sommes pour rien dans cet état de choses qui n'est que la conséquence du fléchissement commercial de l'heure actuelle chez nos voisins. Dans ce cas, ej prétends que si jamais il est loisible, admissible, sage et à propos qu'un gouvernement intervienne, c'est bien en ce moment. Abstraction faite du principe d'application générale que j'ai préconisé, savoir qu'il faut venir en aide à notre industrie manufacturière, nos industriels canadiens traversent une crise en ce moment. Un certain nombre de nos usines ne fonctionnent qu'à demi-rendement, d'autres ne sont en exploitation que les trois quarts du temps, et il en est même qui fonctionnent à peine, dans l'espoir et la conviction qu'on leur viendra en aide, et aujourd'hui, à la dernière heure, au moment même où les industriels entrevoyaient de l'aide, au moment même où il étaient au bout de leurs resources, et gardaient leurs ouvriers au travail, non pas à l'aide de leurs propres fonds, mais par leur crédit en engageant leur avoir, se fiant sur l'aide qu'ils comptaient recevoir du Gouvernement, ce dernier n'a rien fait pour eux. Ce fut pour eux une déception bien cruelle; les protestations furent des plus énergiques, et pour ne pas être bruyantes les imprécations n'en étaient pas moins de vrais cris du cœur.

En 1878, le ministère de l'honorable Alexander Mackenzie fit des élections et pour la première fois sir John Macdonald fit de la politique nationale le principal article du programme du parti conservateur. Ce dernier l'emporta haut la main et sir John reprit les rênes du pouvoir avec une majorité écrasante. Immédiatement la confiance fut rétablie, et les usines, en inactivité depuis des mois, fonctionnèrent de nouveau; peu de temps après, grâce à ce regain de confiance qui se manifesta par tout le pays, il put organiser une compagnie pour la construction de ce chemin de fer auquel, dans la suite, il dut sa chute. La compagnie du Pacifique-Canadien poursuivit l'établissement du chemin de fer d'un océan à l'autre, et cette ligne ouvrit à la civilisation la vaste région d'où viennent les honorables députés qui siègent à ma gauche, et qui tous les ans produit des millions de boisseaux de blé. Lorsque j'étais jeune, on nous disait que cette région était bonne tout au plus pour les bisons et les Indiens.

Depuis cette époque on n'a cessé de prêcher l'évangile de la protection. Après la mort de sir John Macdonald ses successeurs maintinrent cette politique jusqu'à l'avènement du plus grand de nos Canadiens, feu le très honorable sir Wilfrid Laurier. Ce dernier n'a jamais dévié de ce régime au point de faire du tort à nos industries, et l'on n'a jamais appréhendé que l'on s'en départirait jusqu'au moment où, il y a quatre ans, on commença à rhabiller le tarif. On se rappellera que lorsqu'il a été question pour la première fois de cette intervention dans le régime douanier quelques-uns des membres les plus en vue parmi les libéraux abandonnèrent le parti,—ou du moins quittèrent la Chambre.

De nos jours, le pays ne saurait se tirer d'affaire sans être protégé contre l'importation des produits ouvrés provenant de ces pays qui ont imposé des droits prohibitifs contre les nôtres. Je ne suis pas partisan d'un régime qui permet à quelques favorisés de gagner des millions, mais je suis en faveur d'un tarif de droits qui pourra donner à l'ouvrier, à celui qui gagne son pain à la sueur de son front, la protection qui convient. Celui-là a droit à la première considération. Je serais pour un tarif capable de protéger l'agriculteur, et quand je dis agriculteur je comprends aussi le fabricant de produits laitiers. Depuis quarante-huit ans je fais affaire avec des cultivateurs. J'ai avec eux des relations quotidiennes; je sais toutes les difficultés qu'ils rencontrent, particulièrement ceux qui font de l'industrie laitière; ces difficultés ont grandi avec l'établissement des règlements sanitaires appliqués à cette exploitation. En entendant un collègue réclamer la protection des pouvoirs publics pour les femmes du Canada, je pensais que les femmes de cultivateurs ont les premiers titres à la protection de l'Etat, parce que ce sont elles qui travaillent le plus fort.

Monsieur l'Orateur, on est d'accord pour dire que les gouvernements doivent tout faire en faveur de l'agriculture. Quand l'agriculture est prospère, toute la nation est généralement prospère. Tout le monde sait que la prospérité d'un pays dépend des premiers produits de la terre. La preuve de cela, c'est que chaque année les grandes institutions envoient leurs agents dans tout le pays, principalement dans le Nord-Ouest, pour s'assurer des perspectives d'une abondante récolte; s'ils reviennent avec des nouvelles favorables, les établissements de crédit règlent leurs placements en conséquence.

Je ne sais pas si tous nos collègues se font une juste idée de l'importance de l'industrie laitière pour le Canada. J'ai été surpris

quand j'ai lu le compte rendu d'une allocution faite dernièrement par M. Ruddick, notre commissaire de la laiterie et de la réfrigération, devant l'association d'industrie latière de l'ouest de l'Ontario. C'est un des hommes les plus compétents à parler sur l'industrie laitière. Il y a quelque temps, il a fait une peinture plutôt sombre de l'état de cette industrie chez nous. Après avoir occupé la première place sur le marché canadien et le marché anglais,—grâce beaucoup à ses efforts,—nos produits seraient en train d'être déplacés par ceux de nos rivaux, qui venaient loin derrière nous. Il a dénoncé sans ménagement la négligence et le laisser-aller dans lesquels on était inconsciemment tombé. Ces reproches ont eu un bon effet, car M. Ruddick a déclaré:

Vous le savez, j'ai blâmé avec sévérité les mauvaises méthodes adoptées par notre industrie laitière depuis quelques années. Je fus un moment découragé et je conçus quelques doutes sur la possibilité de soutenir cette nouvelle concurrence. Si j'ai parlé durement, c'était pour bien faire comprendre aux fabricants la gravité de la situation. Je ne saurais dire si mes critiques ont produit quelque effet; mais je constate une amélioration palpable au cours des deux dernières années, je le dis avec plaisir. La condition de nos produits n'est pas encore indemne de tous défauts, mais je crois devoir reconnaître l'existence des améliorations qui ont eu lieu, afin d'encourager nos compatriotes à persévérer dans leurs efforts.

L'importance de l'industrie laitière en Canada est démontrée par M. Ruddick d'une façon très intéressante. La production canadienne de 1925 est évaluée à $300,000,000, près de trois fois plus que la production d'il y a quinze ans. M. Ruddick s'exprime ainsi:

Le rapport sur la production minérale de 1924 accuse une valeur totale de $209,583,406. Dans ce total est compris tout ce qui est tiré du sol: or, argent, et autres métaux précieux, fer, cuivre, nickel, etc., charbon, pétrole et gaz naturel sel et gypsum, matériaux de construction tels que ciment, pierre, sable, chaux, et tous les produits faits d'argile, comme les briques. Cependant, la valeur totale de tous ces matériaux dépasse seulement de quelques dollars les deux tiers de la valeur des produits laitiers du Canada.

Le travail des mines laisse le terrain dans un état de désolation. Le fabricant de produits laitiers améliore le sol et le met en meilleure condition pour produire davantage, et pourtant je suis sûr que le gros du public est plutôt convaincu que l'industrie minière a une plus grande importance que la laiterie en Canada. Il forme peut-être son jugement sur les nouvelles et réclames que les journaux font d'ordinaire à l'exploitation des mines et aux ingénieurs à gros appointements qui y sont employés. Je puis me tromper, mais on dirait que le public n'a pas le sens des proportions sur ce sujet-là. L'exploitation des mines est une industrie très aléatoire. Il se perd des fortunes dans cette industrie peut-être autant comme il s'en fait. La laiterie ne permet pas d'acquérir de grandes richesses, mais elle mène sûrement à la connaissance de l'agriculture dans toutes ses parties, si l'on a la volonté de persévérer.

Je ne savais pas tout cela. Quand je l'ai appris, j'ai décidé de joindre l'industrie laitière à la culture, et je suis convaincu que le Gouvernement doit employer tous les moyens pour encourager ces deux industries.

Après l'adoption du régime protecteur, le Canada est entré rapidement dans la voie du progrès. En 1870, Fort-Garry ne voyait que des Indiens. C'est aujourd'hui une ville de 260,000 habitants. En outre, Edmonton, Calgary, Brandon, Portage-la-Prairie et plusieurs autres villes du Nord-Ouest ont accompli des progrès merveilleux et se sont fait connaître au monde extérieur par l'entremise du chemin de fer Pacifique-Canadien, le premier médium d'annonce du pays.

J'en viens maintenant au budget. Je ne suis pas financier; je suis un travailleur. Je n'ai jamais eu d'argent à placer, mais je connais les choses et je sais bien quand il pleut. D'abord, le très honorable premier ministre (Mackenzie King) a fait, avant l'élection, la promesse formelle qu'une commission tarifaire serait créée et que tout ce qui intéressait le tarif lui serait déféré avant qu'on n'effectuât aucune modification. Cette promesse, si je ne m'abuse, a été formulée non seulement par le premier ministre mais par tous ses candidats; à coup sûr elle a été faite dans mon comté. Puis le discours du trône a réitéré la même promesse: on allait créer une commission du tarif et aucun changement ne serait apporté à ce dernier sans qu'au préalable la Chambre eût été saisie d'un rapport de la commission touchant le problème en question. Après une longue discussion, le discours du trône a été adopté. Dès lors il constituait un ordre donné au ministère de remplir cet engagement au sujet du tarif formulé au cours de la campagne électorale et encore dans le discours même du trône. Mais on ne l'a pas fait. Sans le moindre avertissement la Chambre a été saisie du présent budget qui propose des modifications sérieuses au tarif. Je tiens à affirmer tout de suite que l'honorable ministre des Finances jouit de toute mon estime; il est le mandataire d'un comté qu'une rivière sépare du mien, et personne dans cette région n'a su se créer une plus belle réputation. Jadis il travaillait dans la ville où je demeure; et l'autre jour encore un homme très en vue m'a demandé de ses nouvelles et en a parlé dans les termes les plus flatteurs. Je crois que lorsque le ministre des Finances a déposé ce budget dans cette Chambre, il a voulu agir pour le bien du pays.

Ce budget réduit le prix des timbres-poste; mais combien de timbres-poste achète-t-il dans un an l'homme ordinaire qui travaille pour gagner son pain au Canada? Combien profite-t-il de cette réduction? Elle fera bénéficier celui qui a les moyens de payer des frais de poste; mais elle n'assure aucun avantage au commun des travailleurs.

La taxe sur les quittances est une autre taxe qu'on devrait imposer à ceux qui ont les moyens de la payer. Sa suppression n'avantage en rien l'ouvrier ordinaire ni l'homme de fortune modeste. Donc ces deux réductions, à mes yeux, ne serviront pas beaucoup aux ouvriers canadiens.

Quant à l'impôt sur le revenu, combien d'hommes ont payé l'impôt sur un revenu de $2,000 ou moins? A peine quelques-uns. Par conséquent la réduction proposée profitera peut-être à celui qui payait l'impôt auparavant; mais celui qui n'en payait point n'en retirera pas de bénéfice. Ici encore la réduction favorise celui qui a les moyens de payer l'impôt et qui devrait le payer. Là aussi, rien pour le commun des ouvriers.

C'est avec un vif intérêt et un grand plaisir que j'ai suivi les discours des représentants des Provinces maritimes qui ont exposé leurs griefs. Je me rappelle les difficultés qui ont surgi lorsqu'on s'efforçait de réaliser la Confédération. J'ai très bonne souvenance d'avoir lu la promesse faite alors à l'Est pour gagner son adhésion au pacte fédératif. Je suis d'avis que tout honorable membre de cette Chambre devrait jurer de donner incessamment aux Provinces maritimes ce à quoi elles ont droit, ce qu'on leur a promis à l'époque de la Confédération.

Je suis également prêt à appuyer tout ce qui favoriserait le développement des houillères d'Alberta, donnant ainsi de l'emploi aux mineurs de cette province et assurant aux régions centrales du pays un approvisionnement de charbon d'Alberta. Nous devrions brûler notre propre charbon au lieu de nous mettre à genoux devant nos voisins du sud pour les supplier de nous chauffer en hiver. Nous possédons des gisements merveilleux de houille; nous avons également tout ce qu'il faut en matière de transport. Il s'agit simplement de faire aboucher des hommes éclairés; ils auront tôt fait de régler ce problème et le public canadien pourra se servir du charbon canadien.

Je l'ai dit en commençant, je n'abuserai pas longtemps de l'indulgence de la Chambre. On m'a dit que je ressemble assez à ce prédicant auquel on reprochait la brièveté de ses sermons: une délégation de ses ouailles se rendit auprès de lui pour lui en faire part et pour lui signifier qu'il faudrait prêcher plus longuement. Il répondit qu'il était né dans la Pennsylvanie, que son père avait été exploitant de puits de pétrole et qu'il avait toujours entendu affirmer par son père que celui qui ne faisait pas jaillir un jet de pétrole au bout d'une demi-heure de forage devait, ou bien creuser à un mauvais endroit où bien travailler avec un foret défectueux. Je vais donc suivre les conseils de cet exploitant pétrolier de Pennsylvanie. J'ai fait ce qui me paraît être un exposé sensé de la question en discussion et je me rallie d'emblée à l'amendement de l'honorable député de Fort-William, portant que toute question intéressant le tarif devrait être déférée à la commission tarifaire, et que pas un changement ne devrait être effectué autrement.

M. JOHN EVANS (Rosetown): Monsieur l'Orateur, le budget de chaque année est considéré comme le baromètre des affaires du pays, mais il est douteux qu'il se trouve un autre pays où les gens d'affaires attendent le budget avec autant d'anxiété fiévreuse qu'au Canada. Cela est dû au fait que dans aucun autre pays les gens d'affaires ne comptent autant sur le politicien que dans ce Dominion. On peut dire, je crois, que le budget de cette année a été présenté dans les circonstances les plus favorables qui aient existé depuis dix ans au moins. Il y a moins de chômage et de misère dans les villes; il y a moins de difficultés même dans les établissements les plus isolés du Nord-Ouest. La cause première de tout cela, c'est que l'Ouest canadien a eu une bonne récolte. On a tiré cette année de la terre, un somme plus grande de richesse nouvelle qu'on ne l'avait fait peut-être depuis la Confédération. Conséquemment, les recettes de nos chemins de fer sont plus élevées; les achats de nos manufacturiers sont plus considérables, et le chômage a diminué. Mais on voit que l'agriculture est l'industrie qui a donné l'essor sans être un fardeau pour les autres industries. Les prix des produits agricoles se sont maintenus à un niveau raisonnable, grâce au fait que les conditions sont de nouveau normales dans les centres populeux de l'Europe auxquels nous nous sommes adressées, et auxquels nous nous adresserons encore pendant de nombreuses années pour trouver à écouler nos produits agricoles.

Si une bonne récolte a pour résultat d'améliorer les conditions, et s'il nous faut compter sur les marchés étrangers pour la vente de cette récolte, deux problèmes aux moins se posent dans notre vie nationale. Le premier de ces problèmes que je mentionnerai, c'est la permanence de l'industrie agricole, puisque c'est notre industrie fondamentale; le second, la question du transport. L'un dépend de l'autre. Tous les deux exigent la disparition de tout obstacle qui les empêcherait de suivre leur cours naturel. Tous deux dépendent du fait de ce que le coût de la subsistance dépendent des éléments naturels et non, comme aujourd'hui, des classes et des individus que nous avons placés, en vertu de lois accordant des privilèges spéciaux, en

dehors de la sphère de la concurrence. L'agriculture, avec un tel système, devient trop pauvre et trop faible pour porter le fardeau qu'on lui impose, comme industrie fondamentale, de subir la concurrence sur les marchés mondiaux et de porter en même temps le fardeau des autres industries. Nos prix ont toujours été fixés d'une façon arbritraire et despotique par ceux que nous avons placés à l'abri de la concurrence. Ces prix arbitraires et despotiques ont toujours été fixés nos sur la valeur de l'article,—on ne s'occupe pas de cela,—mais simplement sur la somme qu'exigent pour leurs services, les intérêts coalisés, qui s'occupent de la fabrication et de la distribution. La seule barrière que ces gens ne puissent franchir, c'est le prix de l'article étranger plus les droits d'importation que l'on y ajoute. Le prix dans le pays d'origine, ne l'oublions pas, est le prix de détail. Si le consommateur ou même une compagnie coopérative de consommateurs tente d'importer quelque chose directement d'un manufacturier, on applique immédiatement la loi contre le dumping. Cette loi tient compte de la règle établie par les coalitions manufacturières et de distribution du Dominion pour le classement des citoyens quant au prix que chaque classe doit payer sur les marchandises importées. En d'autres termes, le consommateur doit payer le prix de détail, et le détaillant ne peut couper l'herbe sous le pied du marchand de gros. Pour certaines denrées, aussi, le marchand de gros doit acheter du courtier ou commerçant qui est intermédiaire entre lui-même et le manufacturiers. Si l'un de ces entremetteurs ou le consommateur ne suit pas la filière, on prélève alors, en vertu de la loi contre le dumping, un impôt égal aux profits de tous les intermédiaires. Chacune de ces maisons est jalouse des droits que lui confère la coalition et chacune voit à ce que la règle ne soit pas violée. Une compagnie coopérative, quel que soit l'article acheté ou quelles que soient les quantités achetées, n'a droit à rien de plus que le consommateur. Le Canada fut le premier pays au moinde à adopter une loi connue sous le nom de loi contre l'importation à des prix réduit (dumping). On voulait d'abord protéger nos industries naissantes; il y avait alors vingt-deux ans au moins qu'elles étaient "naissantes", et si on voulait en croire nos amis les protectionnistes, elle serait encore aussi impotente aujourd'hui qu'elle l'était lorsque la loi contre le dumping fut mise en vigueur.

Le tarif présente encore un autre aspect injuste, même si l'on admet que le Canada ait besoin d'une politique protectionniste. C'est que l'escompte commercial n'est parmis que dans le cas des commerçants, des distributeurs ou des manufacturiers. Pour certaines marchandises, ces escomptes donnent aux coalition manufacturières ou de distribution sur le consommateur une protection de 90 p. 100 à 100 p. 100.

Une VOIX: Sur quels articles?

M. EVANS: L'honorable député demande sur quels articles; surtout sur les ustensiles creux, les ustensiles de cuisine, et le reste; la chose se pratique plus sur cette catégorie d'articles que sur toute autre. Donc, entre les escomptes commerciaux et la loi contre le dumping, nous avons un système douanier qui, pour ce qui est de la malhonnêteté, de l'injustice envers les consommateurs, n'a jamais été surpassé dans aucun autre pays du monde. Bien que j'approuve le budget d'une façon générale et que je sois prêt à voter en faveur de son adoption, je ne saurais taire une ou deux objections. Le parti progressiste a toujours prôné les impôts directs, comme l'on fait les associations de fermiers qui existaient depuis vingt ans quand le parti progressiste a été formé. J'aurais préféré que, pour dégrever les impôts et diminuer le coût de la vie, on fît disparaitre certaines de ces anomalies du tarif plutôt que de réduire, cette année, l'impôt sur le revenu. Certains de nos amis protectionnistes seront surpris d'apprendre que le groupe progressiste n'a pas réclamé la diminution de cet impôt.

M. FOSTER: L'honorable député me permet-il de lui poser une question? Vous dites que le parti progressiste prône les impôts directs. Consentiriez-vous à établir un impôt sur tous les reveus de $500 et plus?

M. EVANS: Non. On peut, à mon sens, prétendre avec raison que l'augmentation des exemptions de l'impôt sur le revenu est légitime. Chacun a droit de vivre et l'on ne peut le faire avec $500.

M. FOSTER: Quel mode d'impôt direct préconisez-vous donc, pour que le pays puisse toucher des revenus?

M. EVANS: Il en existe un grand nombre.

M. FOSTER: Nommez-en quelques-uns.

M. EVANS: L'impôt sur le revenu ne devrait jamais être aboli; on devrait établir des impôts sur les successions, une taxe sur la valeur des terres, sur les revenus non gagnés par le labour et ainsi de suite. Tous ces impôts seraient perçus des gens les plus aptes à payer plutôt que des consommateurs pauvres. Dans certains cas, ces derniers sont les plus grands consommateurs, puisque plus la famille est nombreuse et plus il faut acheter de den-

rées. A mon sens, le père d'une telle famille ne devrait pas avoir à acquitter un impôt dont le taux est le même pour l'homme qui touche $10,000 de revenus. J'augmenterais de beaucoup l'impôt sur les revenus considérables. Je le répète, les escomptes du commerce, les lois relatives au dumping et les autres aspects de notre régime protectionniste constituent une politique douanière dans l'injustice et les souffrances qu'elle inflige aux travailleurs n'ont jamais été surpassées.

Examinons brièvement l'aspect moral de ces lois absurdes et qu'on me permette de décrire la protection en me plaçant à ce point de vue. Toute loi économiquement fausse devient moralement mauvaise. En premier lieu, le Canada est supposé être un pays dont tous les habitants ont des droits égaux; mais nos lois n'accordent pas des droits égaux à tous les citoyens et elles donnent à une classe de la population le pouvoir d'exploiter l'autre. J'affirme qu'aucun gouvernement ne devrait traiter inégalement ses citoyens ni permettre les extorsions d'un monopole, de manufacturiers ou de négociants. Nous devrions tous être égaux devant la loi. Nous ne le sommes pas, au Canada. Je le répète, nos lois ne favorisent que certaines catégories de la population; et cela est un mal. Cela peut amener la rébellion d'une classe et porter l'autre à ignorer les droits de la première. S'il est une chose qu'on a démontré clairement dans l'enquête sur l'administration des douanes qui se fait actuellement, c'est que les droits d'une certaine partie de la population ont été de plus en plus ignorés depuis quarante ans. Je répète que cela suscite la révolte d'une classe et porte l'autre à mépriser les droits de la première.

Qu'est-ce qu'un tarif? C'est un complot entre les politiciens et ceux qui ont intérêt à imposer un droit d'entrée sur certaines marchandises. Cela entraîne la corruption et l'exposé inexact des faits aux électeurs. Cela ne peut avoir d'autre résultat.

M. FOSTER: Où y a-t-il corruption?

M. EVANS: Je traiterai ce point dans un instant. J'ai dit que le tarif est un complot, l'un des intéressés assurant l'élection de l'autre qui, en retour, vend son influence et son pouvoir d'établir a loi désirée. S'il n'en était pas ainsi, la protection, telle qu'elle existe maintenant, ne subsisterait pas une seule année. Il est inconcevable que des hommes choisis comme représentants du peuple puissent trafiquer des droits de leurs concitoyens sans leur donner rien en retour. Voilà où la corruption apparaît.

M. CAHAN: Voilà aussi où apparaît le groupe progressiste.

M. EVANS: L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges dit: "Voilà où apparaît le groupe progressiste". (*Exclamations*). Je défie l'honorable député de le démontrer. Afin de ne pas sembler présomptueux, qu'on me permette de citer un auteur. Je prends un passage d'une lettre de sir Richard Cartwright, adressée au *London Economist*. (*Exclamations.*) Certains honorables député siégeant à ma droite n'aiment pas à entendre le nom de sir Richard Cartwright; je ne m'en étonne pas. Mais écoutez ce qu'il dit:

> Avant les élections générales de 1882, de 1887, et de 1891 sir John Macdonald et ses collègues réunirent délibérément les manufacturiers protégés, et ils leur demandèrent et en obtinrent toutes les sommes qu'ils jugèrent nécessaires pour corrompre les électeurs, promettant en échange de ne pas modifier le tarif au détriment desdits manufacturiers, et ce marché a été fidèlement exécuté et effrontément avoué.

A la Chambre des communes, le 22 mars 1892, sir Charles Tupper signala cette grave accusation à l'attention de sir Richard Cartwright. Et celui-ci répondit: "Tous les mots en sont vrais et vous le savez". Je répète que personne ne s'engage dans un mauvais marché pouvant compromettre son nom et son honneur sans y être poussé par un intérêt personnel. Le tarif était le premier moyen à employer pour créer en ce pays une bande de nababs qui gouvernèrent le pays, qui détiennent encore le pouvoir et qui de nos jours sont la cause de la guerre de classes qui sévit. Le parti progressiste est formé de cultivateurs. Les ouvriers participeraient aussi à ce mouvement politique, si leur existence ne dépendaient pas de ces potentats. Le tarif est devenu aujourd'hui, pour les industriels et les autres monopoleurs, pour les financiers ou les organisations de distribution, un instrument d'intimidaton à l'égard de leurs employés. Ces derniers vivent sous la menace constante de voir fermer les usines du moment qu'ils ne voteront pas comme leurs patrons le désirent; de fait on a menacé de fermer plusieurs usines si le budget ne leur était pas favorable. Cette intimidation fait partie du régime. Aujourd'hui les ouvriers sont abandonnés à leur perplexité, et les nababs de l'industrie et de la finance surveillent jalousement l'état de choses qu'ils ont créé. Si quelqu'un a des doutes à ce sujet, je leur lirai un paragraphe du *Banker's Magazine* en date du 26 août 1920. Cette publication, parlant de la situation, disait ce qui suit:

> Le capital se doit de se protéger lui-même de toutes les manières possibles à la faveur d'ententes et de législation. Les dettes doivent être perçues, les obligations et les hypothèques doivent être éteintes le plus vite possible. Quand à la faveur de moyens fournis par la

loi, la masse du peuple aura été dépossédée de ses foyers, elle sera plus maniable et elle se gouvernera mieux grâce à l'influence du bras vigoureux du gouvernement, actionné par un pouvoir central disposant de grands moyens d'action dirigé par les principaux financiers. Une population sans foyers ne se querellera pas avec ses chefs.

M. CAHAN: Est-ce là un extrait d'une publication de l'association des banquiers?

M. EVANS: C'est une citation du *Banker's Magazine*.

M. CAHAN: Du Canada?

M. EVANS: Des Etats-Unis, en date du 26 août 1920.

M. CAHAN: Qui en est l'auteur?

M. EVANS: J'en lirai un autre alinéa.

M. CAHAN: S'il vous plaît, dites-nous qui a écrit cela, pour que nous puissions en juger.

M. EVANS: Je l'ai cueilli dans le *Banker's Magazine*.

M. FOSTER: Qui est responsable de l'article contenu dans cette publication? Il doit avoir un auteur.

M. EVANS: C'est le *Banker's Magazine*. C'est la voix de cette publication.

M. FOSTER: Dois-je comprendre que mon honorable ami dit qu'il s'agit d'un éditorial du *Banker's Magazine?*

M. EVANS: C'est comme cela que je l'interprète.

M. CAHAN: Je ne le crois pas.

M. EVANS: Un autre alinéa de ce périodique se lit comme suit:

L'histoire se répète en cycles réguliers. Cette vérité est bien connue de nos principaux hommes qui sont à constituer un impérialisme financier pour gouverner l'univers. En divisant ainsi les électeurs, nous pouvons arriver à les faire gaspiller leur énergie dans la lutte autour de question qui sont sans importance pour nous, sauf en notre qualité de professeurs...

Je dirais des traîtres.

...de la masse. De cette façon discrète nous pouvons obtenir pour nous ce qui aura été projeté et exécuté avec succès.

Maintenant le député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) pourra encore, comme il l'a déjà fait, mettre mon discours au rang des divagations de quelqu'un d'origine étrangère ou atteint de la maladie de Bright au point d'en perdre l'intelligence.

M. CAHAN: Non, je prétends que son esprit de justice est affecté par la lecture de ce livre.

M. EVANS: Je désire faire savoir à la Chambre que le temps n'est pas éloigné où la meilleure chose à faire et la plus sûre, pour les gouvernements et pour toutes les législatures, sera de travailler à créer un commonwealth véritablement coopératif; et l'Etat, avant qu'il soit bien longtemps, va être forcé de remplir les fonctions maintenant aux mains des capitalistes et de leurs subalternes stylés. Je prétends aujourd'hui que ce qui se passe en Angleterre nous est une leçon. Avant de faire des reproches aux ouvriers anglais et même à nos propres mineurs de la Nouvelle-Ecosse, songeons donc à la situation de ces gens qui sont des êtres humains comme nous. Ces potentats de l'industrie ont réussi à grouper des agglomérations énormes d'ouvriers qui n'ont pas plus d'intérêt dans l'entreprise ou dans le produit de leur travail que n'en avaient jadis les esclaves des états du Sud dans le coton qu'ils cultivaient et qu'ils récoltaient. Pour que l'industrie jouisse de la paix, il faut intéresser l'ouvrier. Il faut l'associer à l'entreprise et non pas, comme on le fait maintenant, veiller à ce qu'il reçoive le minimum de rémunération auquel le patron puisse obtenir ses services, ce qui fait qu'il n'a pas d'autre intérêt dans la vie que son salaire quotidien. Nous en sommes arrivés là par certaines étapes durant les quarante ou cinquante dernières années: d'abord, l'instruction obligatoire, en second lieu le droit de suffrage, et ensuite, l'organisation. Les choses ne se passeront plus comme autrefois. Les lois de privilège tuent le patriotisme. Il faut qu'un homme ait un intérêt dans l'Etat. Attribuez-lui quelque responsabilité, et la paix régnera. L'Etat se compose d'individus, non pas entièrement de ressources naturelles. Les ressources naturelles de l'Etat doivent être utilisées pour l'Etat. Le travailleur est autant l'Etat que le directeur de finance ou d'industrie. Le Canada n'est pas renfermé rue Saint-Jacques, à Montréal, ou rue King, à Toronto, ou même dans les bourses, d'un littoral à l'autre.

Une VOIX: Ni dans les Prairies.

M. EVANS: Notre premier devoir, au pays, consiste à reconnaître les droits des cultivateurs et des ouvriers et je dirai ceci: malgré toutes les dispositions du budget, cette année, et bien que je le regarde d'un bon œil, dans un sens, il ne tient aucun compte des cloisons établies entre les diverses classes par la législation. Il ne contient guère de dispositions de nature à diminuer le coût de la vie pour l'ouvrier ou à promouvoir un régime plus équitable d'industrie.

Les faits dernièrement mis au jour dans l'argumentation pour et contre les droits sur les automobiles, indiquent clairement jusqu'où peuvent aller dans notre pays les potentats

de l'industrie dans la voie des faux rapports et de l'intimidation criminelle. Que dis-je, ils traînent dans le cloaque de leur propre corruption les vies sacrifiées de nos fils morts durant la guerre. Il semble qu'il n'y a rien de trop sacré pour être sacrifié à leur avidité. Ils ont encouragé une délégation d'anciens soldats à venir à Ottawa pour remplir une mission malheureuse, afin que ces mêmes potentats continuent à prélever leur redevance sur le travail insuffisamment rétribué du soldat-colon, de sa femme et de ses enfants.

Je donnerai quelques statistiques relatives à l'industrie de l'automobile. En 1924, nous avons fabriqué pour 88 millions d'automobiles et nous en avons exporté pour environ 31 millions, ce qui laissait pour environ 57 millions de voitures de fabrication canadienne à l'usage des Canadiens. Le droit sur cette somme, ajouté au prix du fabricant, s'élevait à $19,950,000...

M. FOSTER: Comment mon honorable collègue obtient-il ce chiffre?

M. EVANS: ...soit, dans certains cas, à plus de 35 p. 100.

M. FOSTER: Au détail?

M. EVANS: Au détail. Ces chiffres viennent du service des statistiques. Le nombre global des employés à salaire et à traitement en 1924 était de 9,277, et les salaires payés à 7,872 ouvriers salariés se montaient à $10,938,202. Cela fait en moyenne $1,389 pour chaque ouvrier salarié. Les employés à appointements, au nombre de 1,405, ont reçu $3,280,935, soit une moyenne de $2,335. Dans cette industrie, le nombre des employés salariés est tout à fait disproportionné à ce qu'il est dans toute autre industrie, et cette particularité atteste la prospérité dont cette industrie jouit et ses immenses bénéfices. J'attire l'attention de la Chambre sur les maigres salaires payés aux ouvriers. C'est une contradiction absolue de l'argument avancé en faveur de la protection, quand on nous dit qu'il nous faut maintenir un tarif élevé pour assurer à nos gens un mode d'existence élevé. Le fait est que ces bienfaiteurs de la nation ont exploité en matière de prix leurs salariés, d'un côté, et de l'autre, les consommateurs. En vérité, la protection dont ils ont joui ne se borne pas à 35 p. 100. Je constate qu'en 1924, la voiturette Ford s'est vendue $410 à l'usine Ford, et que le droit ajouté a été 41, et non 35 p. 100. Sur la voiture de promenade, le fabricant a perçu 42 p. 100, et sur les autres voitures, 33 et 34 p. 100. Je m'attends à de merveilleuses révélations touchant l'industrie de l'automobile, quand la commission consultative du tarif aura accès à ses livres. Et certes elle ne saurait refuser de déposer ses livres sur table, étant devenue la protégée de la nation. Qui, dans cette enceinte, aura l'audace de soutenir qu'une loi qui fait payer aux acheteurs d'automobiles environ 6 millions de plus que l'industrie entière ne paye en salaires, est une loi dans l'intérêt général du Canada?

L'hon. CH. STEWART: C'est-à-dire pour les ouvriers salariés.

M. EVANS: Oui. Notre tarif a fait renchérir les automobiles fabriquées et utilisées au Canada de $5,900,000 de plus qu'il n'a été payé en salaires dans l'industrie entière durant toute l'année. Notre politique fiscale, dis-je, est insensée, déraisonnable, tout à fait absurde. Poussons en l'espèce le raisonnement jusqu'à sa conclusion logique. Puisque les fabricants d'automobiles ne payent pas les salaires de leurs propres ouvriers, qui les paye? Au moyen d'extorsions permises par le tarif, nos fabricants d'automobiles ont touché environ 6 millions de plus qu'ils n'ont payé en salaires dans l'industrie entière.

M. FOSTER: Quelle partie de cette somme représente le droit d'accise, et quelle partie représente les impôts payés au Gouvernement?

M. EVANS: Ce que j'ai payé représente le prix de détail des voitures, haussé en proportion du droit de douane.

Une VOIX: C'est-à-dire le prix de détail aux Etats-Unis.

M. EVANS: Un honorable député dit le prix de détail aux Etats-Unis. Je ne contredis pas, mais...

M. CAHAN: Les chiffres que l'honorable député a cités ne comprennent-ils pas le nombre d'employés occupés à l'assemblage des pièces, mais non les 20,000 hommes employés à la production des articles qui entrent dans la fabrication des voitures?

M. EVANS: Pour répondre à mon honorable ami, je dirai qu'afin de ne pas me tromper j'ai obtenu mes chiffres du Bureau de la statistique.

M. CAHAN: Ils sont exacts sur un point mais ils ne sont pas suffisants.

M. EVANS: En tout cas, cela ne change rien à l'affaire: le prix a monté d'autant. Et qui paye pour cela? L'on peut dire que c'est celui qui achète une automobile mais avec un tarif douanier comme le nôtre, et l'agriculture comme industrie fondamentale, cela est évi-

demment faux. Le cultivateur qui achète une Ford acquitte le droit compris dans le prix du détaillant. Le médecin aussi acquitte le droit compris dans le prix de vente, mais il en fera payer une partie par le cultivateur sous forme d'honoraire.

L'hon. M. STEWART: Et l'avocat?

M. EVANS: Je ne l'oublierai pas. Peu importe qui agit pour le compte du cultivateur, le prix de ses services comprend toujours une partie des droits sur l'automobile qu'il conduit, le vêtement qu'il porte, ou n'importe quoi dont il use.

M. CAHAN: Et tout cela est payé par le cultivateur?

M. EVANS: Un instant. Le cultivateur qui achète un sac de sucre de l'épicier paye non seulement le droit sur ce sac du sucre, mais une partie du droit que l'écicier acquitte sur le sucre qu'il consomme lui-même. Va-t-il consulter un avocat, non seulement le prix de son voyage se trouve accru du droit qu'il a payé sur sa Ford, mais aussi du droit sur la limousine de promenade de l'avocat, qui entre dans son honoraire. Je ne dirais pas tout, si j'en restais là. Le médecin qui a recours à l'avocat acquitte la note, mais il en passe une partie au cultivateur sous forme d'honoraire. dès sa prochaine visite. De même encore, le fabricant d'instruments aratoires passe ses frais de médecin et d'avocat au cultivateur en haussant le prix de la machine nécessaire à la culture.

Eh bien, je dis aux honorables députés qu'une pareille politique ne peut durer qu'aussi longtemps qu'il y aura une industrie fondamentale à saigner et c'est l'industrie agricole qui subvient à tout cela.

M. CAHAN: En quoi est-elle plus essentielle que la pêche et l'exploitation minière?

M. EVANS: L'on peut prétendre que la pêche est une industrie essentielle, mais du point de vue national elle n'est pas comparable à l'agriculture. Le pire de l'affaire c'est que cette politique douanière ruine cette industrie maîtresse et c'est pourquoi elle est à la gêne actuellement. Si nos collègues protectionnistes croient pouvoir hausser indéfiniment les droits protecteurs, il faut qu'il découvrent une industrie fondamentale assez prospère pour ne pas succomber sous le faix.

M. CAHAN: Mon honorable ami prétend-il que l'agricuture, ou la production du blé, car c'est de cette culture dont il parle...

M. EVANS: Non.

M. BIRD: C'est là une erreur.

[M. Evans.]

M. CAHAN: Il a dit culture du blé.

M. EVANS: Non.

M. CAHAN: Eh bien, disons toutes les branches de l'agriculture qu'il vous plaira, mon honorable ami prétend-il que l'agriculture sustente toutes les industries dont vit notre population de neuf millions?

M. EVANS: Oui, sauf quelques-unes peu importantes. La fabrication ajoute aussi une certaine valeur à la matière première. Mais je dis que le pays ne retire rien d'une politique fiscale comme celle de nos amis protectionnistes, qui soutire du contribuable au delà de ce qu'une industrie représente en salaire au pays.

M. CAHAN: L'honorable député prétend-il que celui qui construit une maison avec du bois d'une valeur de 5,000 dollars ne contribue pas autant à la richesse du pays que le cultivateur qui fournit du blé au montant de 5,000 dollars?

M. BIRD: Cet homme n'est pas protégé.

M. EVANS: Cet homme contribuera dans la mesure que la maison servira dans la suite à quelqu'un engagé dans une industrie productive d'une nouvelle richesse, et seulement dans cette proportion.

M. CAHAN: Est-il dans ce pays comme dans n'importe quel autre, quelque industrie, dont l'exploitation ne rapporte pas une nouvelle richesse?

M. EVANS: Je répondrai par l'affirmative. La plupart des industries du Canada ont nui au pays plutôt qu'elles ne lui ont profité.

M. CAHAN: Ce n'est pas ma question. Est-il quelque industrie qui ne rapporte pas de la richesse? Je désirerais le savoir.

Une VOIX: Celle des liqueurs.

M. CAHAN: D'après les derniers rapports, elle semble en créer plus que l'industrie fondamentale de l'agriculture.

M. EVANS: S'il y a quelque industrie du pays qui se suffise à elle-même, elle doit contribuer à son propre maintien, mais l'idée même de protection exclut tout profit ou toute augmentation d'une nouvelle richesse. L'industrie canadienne se base aujourd'hui sur le fait qu'elle ne peut exister sans protection. C'est l'avis de nos amis les protectionnistes. Alors la valeur de l'article fini doit être moindre que les éléments qui entrent dans sa fabrication et que la main-d'œuvre. Ni l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) ni aucun autre ne peuvent nier cette vérité. S'il n'avait pas besoin de protection, alors il vaudrait plus qu'à son état brut.

M. CAHAN: L'honorable député veut-il me permettre une question?

M. EVANS: Un instant, s'il vous plaît. Je le répète, dès que nos amis les protectionnistes disent qu'aucun article ne peut être vendu sur les marchés de l'univers à son propre mérite, ils reconnaissent qu'avec la matière première et la main-d'œuvre requises pour sa fabrication, cet article a moins de valeur une fois fini qu'auparavant.

M. CAHAN: L'autre soir, j'ai fait observer...

Divers MEMBRES: Posez votre question.

M. CAHAN: Je pose ma question. L'autre soir, j'ai fait observer qu'en une seule année l'industrie du fer et de l'acier au Canada a produit en articles finis 460 millions. Je demande si cette somme ne contribue pas totalement à la richesse du pays aussi bien que 460 millions de blé.

Divers MEMBRES: Non.

M. EVANS: Mais dans la même déclaration l'honorable député a dit que l'industrie de l'acier ne pouvait subsister par elle-même.

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

M. EVANS: Qu'elle ne pouvait subsister par elle-même. Son unique argument était la nécessité de la protection. Alors cette industrie n'est pas rémunératrice au Canada, et les cultivateurs, engagés dans l'industrie fondamentale de ce pays, feraient mieux d'acheter leurs instruments aratoires à l'étranger où ils doivent vendre leurs produits.

M. CAHAN: Dans quelle proportion les produits agricoles du Canada sont-ils exportés?

M. EVANS: Environ 72 ou 73 p. 100.

M. CAHAN: Loin de là; cette proportion se rapproche plus 20 p. 100.

M. EVANS: Cette année, il nous faudra écouler 400,000,000 de boisseau de blé lorsque la récolte sera terminée.

M. CAHAN: Oui, mais pas en dehors du pays.

M. EVANS: Oui, c'est ce que je veux dire. Mais continuons. Plusieurs protectionnistes prétendent que le droit dont ils ont besoin sur les automobiles est juste suffisant pour conserver le marché domestique aux automobiles canadiennes, ou le besoin de compenser la construction moins chère aux Etats-Unis, qui sont plus près des matières premières, à cause de la production en masse, et ainsi de suite. Eh bien! que mes amis les protectionnistes me permettent de leur soumettre ce problème. En 1924, nous avons exporté pour plus de 31 millions d'automobiles. Sans contredit, la concurrence des Américains doit être aussi forte à l'étranger qu'au pays même.

M. MURPHY: Pas nécessairement. Les voitures canadiennes ont une préférence sur ce marché.

M. EVANS: Pas du tout. En 1924, nous avons exporté des automobiles dans soixante-dix pays, dont plusieurs en dehors de l'empire britannique.

M. CAHAN: Dans lequel de ces pays nos automobiles ne jouissaient-elles pas d'une préférence par rapport aux voitures américaines?

M. EVANS: Dans aucun des pays en question.

M. CAHAN: Dans presque tous les pays où nos automobiles ont été exportées.

M. EVANS: Le fait que nous avons exporté à l'étranger des automobiles jusqu'à concurrence de 31 millions constitue un autre aveu de l'inutilité du tarif douanier; si non, on s'en sert pour assurer des bénéces aux manufacturiers aussi bien sur les voitures qu'ils exportent à l'étranger que sur celles qu'ils écoulent sur le marché domestique.

Certain adepte de la doctrine conservatrice, ou protectionniste, pourra peut-être expliquer jusqu'à quel point nos fabricants d'automobiles utilisent le tarif douanier ou la taxe d'importation pour exploiter la consommation sur le marché domestique de sorte qu'ils sont assurés d'un bon bénéfice sur l'ensemble du rendement de leurs fabriques, peu importe que les automobiles soient vendues sur le marché domestique ou à l'étranger. Voilà une question à laquelle j'aimerais que quelqu'un répondît. Je le répète, si le commerce d'exportation des automobiles canadiennes se fait aux dépens du contribuable du Canada, il est grand temps que le public soit soulagé du poids de ce fardeau. Lorsque les livres des fabricants d'automobiles seront examinés par la commission consultative du tarif, j'espère que nous pourrons jeter quelque jour sur cette question. Peut-être cependant, que le prochain avocat du système des subventions douanières nous fournira quelques explications sur ce sujet.

Je le répète toutefois, de deux choses l'une: ou le fabricant d'automobiles n'a pas besoin de protection sur le marché canadien, ou il se sert du tarif douanier pour exploiter le consommateur de manière à être en mesure d'abaisser les prix ou de faire face à la concurrence étrangère. On a manifesté beaucoup

de surprise en certains parages parce que cette question n'a pas été laissée en suspens, en attendant que la commission consultative du tarif soit prête à fonctionner. Il n'y a pas le moindre doute cependant que tous les renseignements concernant cette affaire ne fussent à la disposition de tous les honorables membres de la gauche et surtout du chef du parti conservateur. Une commission du tarif très compétente a parcouru les différentes parties du pays à grands frais, en 1920. L'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) était le président de cette commission et il est reconnu ici comme un expert en matière d'économie politique et de finance. Le seule difficulté en ce qui regarde cette commission, c'est qu'elle était composée de protectionnistes avérés; or, bien que cinq années se soient écoulées depuis cette époque, les commissaires se sont abstenus de faire rapport, pour l'excellente raison que leurs conclusions auraient été de nature à nuire aux gros capitalistes dont le parti conservateur s'est fait le serviteur docile. Bref, pour des raisons de parti, la commission a eu peur de rendre publiques les conclusions qu'elle avait tirées de son enquête. Et si ces déductions sont erronées, je conseillerais à mes honorables amis, comme l'honorable député de Fort-William (M. Manion) par exemple, d'appliquer ces conclusions à la présente discussion. J'ose espérer toutefois que les conclusions de la présente commission consultative du tarif seront mises à la dispositon du public.

Et maintenant, je désire examiner pour quelques instants un autre aspect du système de vol légalisé et j'espère être en mesure d'exposer l'absolue fausseté et l'extravagance révoltante d'un régime fiscal de la nature de celui que nous tolérons au Canada. Je constate que le *Canadian Milling and Grain Journal*, de Montréal, a reproduit avec une joie non déguisée plusieurs éditoriaux provenant d'autres journaux, surtout de l'*Alberta Farmer* et du *Calgary Weekly Herald*. Avant d'aller plus loin toutefois, permettez-moi de dire que l'*Alberta Farmer* n'est pas du tout un journal agricole et que son attitude n'a jamais été endossée par les cultivateurs. D'autre part, le *Canadian Milling and Grain Journal* n'est pas même satisfait d'un droit d'exportation sur le blé; le but ultime que l'on vise c'est d'empêcher absolument l'exportation du blé. De cette façon, après avoir fait disparaître toute concurrence étrangère sur le marché domestique, les minotiers empêcheront l'exportation du blé canadien aux Etats-Unis afin d'avoir une plus grande liberté d'allures sur les marchés où s'écoule notre farine. Voici les commentaires que le journal en question fait sur la situation:

> Si nous regardons par delà le barrage de fumée de la politique, la situation n'est susceptible que d'une solution claire et nette: En dernier ressort, la récolte de grain toute entière du Canada devrait être convertie en produit fini au pays et exportée sur les marchés étrangers sous forme de farine. C'est là l'idéal à atteindre et bien loin que la chose soit impossible du fait de notre situation géographique, les puissants du jour à Ottawa pourraient y arriver facilement. La somme toute entière des bénéfices résultant de la fabrication resterait ainsi en Canada. . .; notre mot d'ordre devrait être: "Les minoteries canadiennes pour le blé du Canada".

Si cet article a un sens quelconque, il doit signifier qu'il faut garder au pays tout le surplus de notre blé destiné à l'exportation pour le bénéfice des minotiers canadiens et que le Parlement doit servir d'outil à l'industrie de la minoterie afin de consommer sous sa forme la plus outrageante ce vol sur une grande échelle.

Examinons donc pour un instant la situation de l'industrie de la minoterie. Le bulletin de la statistique agricole a publié l'autre jour une série de chiffres qui sont exacts, j'ai tout lieu de le croire. Le bulletin en question donne la cote des prix de la farine à Liverpool et à Winnipeg ainsi que dans les autres centres de distribution dans le monde entier pour le mois de février.

M. CAHAN: Sont-ce là les prix du gros ou du détail?

M. EVANS: Les prix du gros à Liverpool, pour la farine dite "top patents" 280 livres, $11.87; Winnipeg, pour 196 livres, ce qu'est notre baril ordinaire, $9. Notre sac de 98 livres, comme nous l'achetons d'ordinaire, revient donc à $4.50, à Winnipeg, et à 4.11\frac{2}{3}$ à Liverpool. Bref, le prix de la farine est donc de 38c.$\frac{2}{3}$ moins élevé à Liverpool qu'à Winnipeg. Le prix moyen du blé pour la même période, c'est-à-dire le mois de février, était pour le blé n° 1 Nord du Manitoba, de $1.90 à Liverpool et de 1.53\frac{3}{4}$ à Winnipeg. Au sac de 98 livres la farine était 38c.$\frac{2}{3}$ meilleur marché à Liverpool qu'à Winnipeg, alors que le blé coûtait 35c.$\frac{1}{4}$ par boisseau de moins à Winnipeg qu'à Liverpool.

M. FOSTER: Il y a les frais de transport.

M. EVANS: Mon honorable ami met la charrue devant les bœufs. Le blé du nord n° 1 a un rendement de 40 livres de farine au boisseau, mais pour être bien sûr, disons qu'il faut 150 livres de blé pour produire 98 livres de farine. En conséquence le prix du blé nécessaire pour avoir un sac de farine serait $2.32 à Winnipeg et $2.85 à Liverpool, soit une différence de 53c. en faveur de Win-

nipeg; 53c. sur le blé et 38c. $\frac{2}{3}$ sur la farine font qu'on dérobe 91c. $\frac{2}{3}$ au public canadien sur chaque sac de farine. Si l'on établit la consommation du Canada à neuf millions de barils de farine par an, le pays a payé $16,470,000 de trop pour sa farine. Nous discutons des vétilles dans le budget, mais je demande qui accapare nos gains? Grâce au tarif protecteur les meuniers canadiens ont possédé le marché canadien depuis des années.

M. CAHAN: L'honorable député pourrait nous citer la différence entre les salaires payés par les meuniers du Canada et les salaires semblables en Angleterre.

M. EVANS: C'est une question fort importante. Je ne saurais y répondre explicitement. Je puis néanmoins dire ceci: La politique que mon honorable ami appuie a tellement élevé le prix de la vie et les frais de production au Canada, que tous nos articles d'exportation ne sont pas au même rang sous le rapport du prix que les produits de l'univers. On nous vole $16,470,000 par an sur la farine du pays.

M. CAHAN: Est-il juste de dire qu'on a volé cette somme sans tenir compte des salaires plus élevés payés par les minoteries canadiennes comparativement aux minoteries anglaises?

M. EVANS: Je crois avoir répondu franchement à cette question. Le fait existe que les produits de l'industrie fondamentale du pays sont vendus en concurrence avec la main-d'œuvre à bon marché de l'univers. La production devrait coûter moins cher au Canada que partout ailleurs, mais la politique de protection appuyée par mon honorable ami a élevé les frais de production bien au-dessus des prix mondiaux et c'est la réponse à sa question. Si les salaires sont trop élevés pour que les meuniers soutiennent la concurrence est-il juste de demander de nouveau à cette industrie fondamentale de payer la farine assez cher pour qu'un profit existe sur les produits exportés comme sur le commerce local?

M. CAHAN: Est-ce que l'honorable député n'assume pas tout d'abord que l'agriculture est une industrie fondamentale dans un sens spécial? Secondement, la politique qu'il conseille n'aurait-elle pas pour résultat de forcer tout le monde au pays à produire des produits agricoles et rien autre?

M. EVANS: L'honorable député dit que nous devrions tous être producteurs de blé.

M. CAHAN: Il n'y aurait pas de place pour autre chose.

M. EVANS: Il est vrai que si l'industrie fondamentale était aujourd'hui soulagée de ce fardeau supplémentaire de la protection, nos terres vacantes seraient occupées par des cultivateurs prospères d'un bout à l'autre du pays. Qu'est-ce que cela signifierait? Cela signifierait que toutes nos industries, sans exception, donneraient leur plein rendement pour fournir aux besoins de l'industrie fondamentale.

M. CAHAN: Ou des industries étrangères.

M. EVANS: Parce qu'on doit supposer que l'agriculture, étant l'industrie fondamentale, toutes les autres lui sont subsidiaires. Pour avoir un véritable système économique, toutes les autres industries devraient être secondaires à cette industrie fondamentale, et si les produits de ces autres industries ne peuvent pas se vendre sur les marchés mondiaux d'après leurs mérites et leur prix de production, je prétends que le pays fait mieux de s'en passer. Dans tout pays et même dans tout commerce dirigé par une compagnie particulière, on pêche contre les lois économiques si chacune des parties constituantes ne se suffit pas à elle-même.

M. CAHAN: Est-ce une mauvaise loi économique que de produire au pays a un prix plus élevé, tout article de consommation qui peut être fabriqué à l'étranger à meilleur compte?

M. EVANS: Si en l'étudiant on trouve qu'une industrie quelconque est essentielle et nécessaire au bien-être du pays, le pays devrait poursuivre cette industrie, quoi qu'il en coûte.

M. CAHAN: Très bien, très bien!

M. EVANS: Mais voici ce que je voulais dire: C'est à l'honorable député qu'incombe la tâche de démontrer que cette industrie est réellement nécessaire à la prospérité du pays.

M. CAHAN: C'est là la question.

M. GARLAND (Bow-River): Si l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges était conséquent avec sa politique il appliquerait certainement un droit élevé sur l'anthracite.

M. FOSTER: Mettez-en un, dans tous les cas.

M. GARLAND (Bow-River): Vous le préconisez depuis des années, mais je vous défie de le faire.

M. CAHAN: Oh, ces autocrates de l'Ouest!

M. GARLAND (Bow-River): Cela ferait peut-être très bien l'affaire de l'Ouest, mais pas celle de mon honorable collègue.

M. EVANS: Je serais l'un des premiers à préconiser une politique nationale en toutes choses, si cela devait rapporter.

M. CAHAN: Rapporter à qui?

M. EVANS: Au peuple.

M. CAHAN: Quel peuple? Les cultivateurs?

M. EVANS: Tous les travailleurs. L'honorable député ne peut pas se défaire de l'idée que tout le Canada est contenu dans la rue St-Jacques, à Montréal, ou dans la cité de Toronto.

M. CAHAN: Je ne peux pas me faire à l'idée qu'il est entièrement contenu dans la Saskatchewan.

M. EVANS: J'avais quelques autres observations à faire au sujet de la meunerie. Ce n'est pas la seule chose que les minotiers du Canada se permettent de dérober. Dans l'Ouest, ils ont fait construire des élévateurs aux endroits où se récolte le blé qui a la plus grande valeur boulangère. Ils ont aussi des moulins dans les grandes villes des Prairies, où ils achètent tout le blé qu'ils peuvent. Ils s'emparent ainsi de tout ce qu'il y a de mieux en fait de blé et exportent ce qui ne leur plaît pas, diminuant par là le prix, parce que notre prix est fixé d'après le type le plus inférieur dans chaque qualité de blé exporté. Les minotiers, du moins certains d'entre eux, ont aussi des élévateurs aux têtes de ligne où ils mélangent ce qu'ils destinent à l'exportation, faisant un produit juste d'assez bonne qualité pour obtenir leur certificat et c'est sur ce produit que nos prix sont fondés. En outre, ils achètent le meilleur blé au prix de la qualité qu'ils ont ainsi dépréciée. Mais ce qui est vrai du blé l'est également de toutes les autres industries protégées, et même de tous les autres produits naturels que cultivent les agriculteurs. La différence entre le prix de l'avoine et celui de la farine ou du gruau d'avoine est plus grande que la différence entre le prix du blé et celui de la farine, ou entre le prix du cuir et celui des harnais ou des chaussures. Tout est hors de proportion. On se sert du produit agricole même pour exploiter le cultivateur et cela ne peut pas durer éternellement. Nous donnons à nos manufacturiers la faculté de fixer les prix sans s'entendre sur le coût relatif de la matière première ou de la somme de travail qui leur incombe. Un jour viendra certainement où notre pays comprendra combien il est stupide de donner à une classe quelconque de la société carte blanche pour exploiter les gens comme on l'a fait dans le passé.

On peut fabriquer aussi avantageusement au Canada que dans n'importe quel autre pays. Je le dis malgré tous les cris de désespoir que poussent les manufacturiers et leurs représentants dans cette Chambre. Depuis deux ou trois ans nous avons été inondés d'écrits au sujets de l'état déplorable de l'industrie lainière et de l'industrie cotonnière. Voyons un peu dans quelle situation sont certaines de ces fabriques aujourd'hui. Voyons comment elles se sont comportées depuis 1921, alors que le Gouvernement a commencé à "jouer" avec le tarif et a créé "l'instabilité" comme on l'appelle. "Montreal Cottons" est la première sur ma liste. Le plus bas que soient descendues ses actions en 1921 a été 90; en 1925, elles étaient cotées à 116. Les actions ordinaires de Penman étaient cotées à 91 en 1921 et à 185 en 1925. Est-ce que cela indique la ruine? Le plus bas que les actions privilégiées de Penman soient descendues en 1921 a été 78 et elles ont été cotées jusqu'à 103.

M. CAHAN: Vous donnez la plus basse cote dans un cas et la plus haute dans l'autre, n'est-ce pas?

M. EVANS: En 1925, la plus haute a été de 103 et la plus basse de 99.

M. CAHAN: Voilà qui est plus juste.

M. EVANS: En 1921, les actions privilégiées de Penman ont descendu jusqu'à 78. Prenons maintenant "Dominion Textiles". La plus basse cote en 1921 pour les actions ordinaires a été 61½; en 1925 elle a atteint 95⅛. Pour les actions privilégiées de Dominion Textiles, en 1921, la plus basse cote a été 89¼ et la plus haute, 105; en 1925 la plus haute 119 et la plus basse 111.

M. CAHAN: L'honorable député pense-t-il que cela indique un accroissement de prospérité pour cette industrie?

M. EVANS: S'il en était autrement, je ne vois pas pourquoi les gens achèteraient ces valeurs à un prix plus élevé.

M. CAHAN: Je pourrais vite l'expliquer.

M. EVANS: Il me semble que plus le Gouvernement fait voter de lois ruineuses, plus ces industries sont prospères. Voilà les faits tels qu'ils se présentent aujourd'hui. Je n'aurais pas pris la parole sur le budget cette année, n'eut-ce été les lamentations que les maîtres de l'industrie ont fait retentir dans cette enceinte.

M. H. G. Wells a dit dernièrement qu'il s'est donné pour tâche de sauver la civilisation avant que la désintégration devienne irréparable. La presse, la tribune et le Parlement nous rebattent les oreilles de leurs objurgations pour nous faire renoncer à nos intérêts propres, à nos intérêts personnels, d'état, de classe, de région, et pour nous con-

vaincre de travailler au succès d'un groupe d'hommes remarquables pour leur appétit des richesses qui se considèrent avec arrogance comme l'Etat lu-imême, qui possèdent toutes les ressources grâce auxquelles ils façonnent à leur guise l'opinion publique et qui s'en servent pour nous convaincre qu'en nous soumettant à leur direction nous serions de vrais patriotes alors que les ouvriers et les paysans sont bien plutôt leurs esclaves.

M. PRICE: Je demande à faire une question à l'honorable membre. La distance de Regina à Fort-William, par les voies ferrées canadiennes, est de 776 milles; le tarif sur les marchandises est de 20c. par 100 livres. Le parcours entre Glasgow (Montana) et Duluth est de 783 milles, soit 7 milles plus long; or le tarif des voies américaines est de 35c. par quintal. L'honorable membre voudrait-il que le tarif canadien fût encore plus bas?

M. EVANS: Pour répondre à cette question je rappellerai à notre collègue que le parti progressiste a toujours été, depuis sa fondation, en faveur de la nationalisation de tous les services publics, qui devraient être exploités sans bénéfices. Il n'y a pas de réseaux ferrés dans tout l'univers qui puisse se comparer avec le réseaux canadien. L'expédition des produits lourds, comme le blé, doit se faire sur de longues distances, doubles de celles qui sont parcourues ailleurs. Il n'est pas juste de comparer le prix canadien avec celui des autres pays.

M. DONNELLY propose le renvoi de la suite du débat.

(Cette motion est adoptée.)

La séance et levée à onze heures trente-trois minutes.

VENDREDI, 7 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT

Par M. MALCOLM:

1er rapport du comité permanent de la banque et du commerce.

MODIFICATION PROJETEE DU BUDGET

A l'appel de l'Ordre du jour:

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (leader de l'opposition): Monsieur l'Orateur, hier, le ministre des Finances (M. Robb) déclarait qu'il n'y aura pas de changements importants dans le budget. Je n'aurais pas tort, je pense, de conclure qu'il y aura certains changements, au sujet desquels on pourrait différer d'opinion quant à leur importance. Je demanderai au ministre maintenant s'il a l'intention de faire part de la nature de ces changements à la Chambre avant la clôture du débat sur le budget.

L'hon. M. ROBB (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, s'il y avait des changements peu importants, mais qu'il fût nécessaire de faire connaître à la Chambre, ce serait assurément là la marche à suivre. Mais si les changements ne concernent que des détails insignifiants, comme ceux que l'on fait en comité après avoir écouté les arguments que mon très honorable ami et d'autres, je suppose, pourraient présenter, je lui demanderai s'il est nécessaire de présenter ces changements avant que le budget ait été mis aux voix. Permettez-moi de répéter à mon très honorable ami qu'au cours de ce débat j'ai reçu maints compliments de la part de ses adhérents et d'autres personnes qui tous s'accordent à vanter la popularité du budget; d'autres ont dit que c'était un budget en vue des élections. Je puis assurer mon très honorable ami que tout changement que l'on pourrait y apporter ne fera qu'ajouter à sa popularité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre ayant prononcé son discours, veut-il maintenant revenir à la question que je lui ai posée: Quelles que soient les modifications qu'on se propose d'apporter au tarif, les annoncera-t-il avant la fin de la discussion du budget ou non?

L'hon. M. ROBB: Mon très honorable ami posera peut-être encore cette question lundi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous n'annoncerez donc pas de changements, lundi? Si je puis en être assuré, je suis prêt. . .

Des VOIX: A l'ordre!

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vais tâcher de garder l'ordre aussi bien que les honorables députés de la droite. Je suis prêt à accepter l'avis du ministre, s'il m'assure qu'on n'annoncera pas de changements, lundi.

M. CAHILL: Pas d'assurance.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre ne répondra-t-il pas?

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Le très honorable député a le droit de poser cette question à l'appel de l'ordre du jour. Je prie la Chambre de garder le décorum.

L'hon. M. CANON: Une question et non pas six.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre m'a demandé d'attendre à lundi pour poser

de nouveau ma question. En retour, je lui demande, si je le fais, de m'assurer qu'il n'annoncera pas de changements lundi. S'il doit en annoncer ce jour-là, je paraîtrais stupide de le questionner de nouveau au sujet de ces modifications.

L'hon. M. ROBB: Je n'en annoncerai aucun, lundi, tant que je n'aurai pas entendu mon très honorable ami. Je puis l'assurer de cela au moins.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami ne me répondra-t-il pas franchement? Je lui ai demandé s'il annoncera avant la fin de la discussion du budget les modifications qu'il pourrait se proposer de faire. Il m'a prié de remettre cette question à lundi. Je lui demande de nouveau s'il les annoncera après lundi. C'est certainement une question qu'on peut légitimement poser.

L'hon. M. ROBB: Où voulez-vous en venir?

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici, monsieur l'Orateur; je veux savoir à l'avance si le ministre doit faire des modifications. Je pense que mon parti a le droit de le savoir, et je ne le saurai pas à l'avance si le ministre annonce ces modifications lundi sans m'en prévenir auparavant. Je le prie de me donner ce renseignement maintenant. Il refuse et me demande d'attendre à lundi. Afin d'être prévenu maintenant, je le prie de nouveau de s'engager à ne pas annoncer de changements lundi; sinon nous n'en aurions pas été avisés à l'avance.

L'hon. M. ROBB: A l'appel des affaires de routine?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ou à l'appel de l'Ordre du jour, au début de la discussion du budget ou à tout autre moment, lundi.

L'hon. M. ROBB: Je crains d'avoir l'esprit lourd, car je ne comprends pas mon très honorable ami. Au cas où il se proposerait de me demander de nouveau lundi si je suis prêt à aller plus loin qu'aujourd'hui, il ne peut espérer que je puisse lui répondre aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre ne saisit pas mon idée. J'ai demandé aujourd'hui si le ministre songe à modifier les propositions budgétaires avant la fin de la discussion générale. Il me prie d'attendre à lundi pour recevoir la réponse. Pensant que nous avons le droit de le savoir à l'avance, je lui demande si l'on se propose ou non de faire de telles modifications. Par conséquent, il devra annoncer ces modifications après lundi, sinon nous ne l'aurions pas su à l'avance. Je consens à attendre à lundi pour renouveler ma question, s'il m'assure que les modifications ne seront pas faites ce jour-là. S'il me dit lundi que des modifications seront faites plus tard, je serai satisfait.

L'hon. M. ROBB: Je ne ferai aucune modification tant que je n'en aurai pas averti loyalement mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Uu jour à l'avance?

L'hon. M. ROBB: Je ne m'engage pas à cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre peut alors me donner un avis d'une demi-minute et je crois que j'ai droit à plus que cela. Je ne demande que d'être prévenu une journée à l'avance.

L'hon. M. ROBB: Quand mon honorable ami a-t-il l'intention de parler?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'en serai plus sûr quand je connaîtrai le budget. J'aimerais à parler du budget tel qu'il doit être. C'est pourquoi j'ai posé cette question, qui est raisonnable à mon sens.

L'hon. M. ROBB: Je puis éclairer mon très honorable ami sur ce point. D'une façon générale, à quoi pense mon très honorable ami? au tarif ou à l'impôt sur le revenu?

Le très hon. M. MEIGHEN: Surtout au tarif; mais je veux que la réponse du ministre touche à tous les points.

L'hon. M. ROBB: Hier j'ai déclaré à mon honorable ami qu'il n'y aurait pas de modifications importantes apportées au tarif.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'agis pas ainsi dans le but de paralyser le travail de la Chambre, monsieur l'Orateur, mais il s'agit d'une affaire d'importance extrême. Chef d'un parti, comme je le suis, je ne devrais pas, ce me semble être écarté par une simple échappatoire. La question n'est pas compliquée et elle est claire, et je veux que le ministre des Finances me dise aujourd'hui s'il doit se faire des changements au tarif avant que le débat prenne fin, ou si force me sera d'attendre à mardi pour poser de nouveau ma question. Veut-il alors me résoudre à dire que les modifications projetées ne seront pas, au moins, annoncées avant mardi?

M. ROBERT FORKE: Monsieur l'Orateur, j'aimerais être quelque peu renseigné sur cette affaire. Je conjecture que toute la députation est désireuse de savoir s'il doit y avoir des modifications au budget. Je ne me rends pas bien compte de quoi il s'agit. Le budget a été déposé; pourquoi faut-il chaque

jour demander au ministre des Finances s'il doit être apporté, ou non, des modifications à ce budget? Je veux savoir pourquoi; je veux savoir la raison de ce privilège spécial. La Chambre a le droit d'être aussi bien renseignée que le très honorable chef de l'opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce renseignement que j'essaie d'obtenir pour l'honorable député. Peut-être le Gouvernement aimerait-il mieux que je m'adresse à l'honorable député lui-même. Je vais maintenant poser de nouveau ma question. Autant que je puisse voir par les réponses qu'il m'a données jusqu'ici, le ministre ne me donnera pas d'avis. Je lui demande de nouveau s'il veut s'engager à ce qu'il n'y ait pas de modifications annoncées au budget avant qu'on en donne avis. Je n'ai pas saisi la réponse de mon honorable ami, si tant est qu'il en a donné une.

L'hon. M. ROBB: Autant que je me rappelle, j'ai répondu à cette question.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il répéter? C'était une échappatoire; il ne répondait nullement à ma question. Décide-t-il qu'il ne se fera pas de changement tant que la Chambre ne se formera pas en comité?

L'hon. M. ROBB: Il me semble que j'ai dit sans équivoque à mon très honorable ami que nous nous conformerions à la pratique parlementaire. Je lui ai dit que si des modifications étaient faites au budget en assemblée plénière avant de siéger en comité, ces modifications seraient délibérées, mais que, d'une façon générale, le budget resterait ce qu'il est.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre pense-t-il que des modifications projetées devraient être faites avant que nous nous formions en comité?

L'hon. M. ROBB: Non, pas en ce moment.

DROIT ANTIDUMPING SUR LE BEURRE ET LES FRUITS D'AUSTRALIE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. J. L. STANSELL (Norfolk-Elgin): Je voudrais poser une question au Gouvernement sur ce qu'on dit dans certains journaux. On prétend que le Gouvernement a imposé et commencé à percevoir un impôt de 6c. par livre sur le beurre, de même que sur les fruits, vu l'importation considérable qui se fait de beurre et de fruits australiens et vu qu'ils se vendent plus bas que le prix du marché.

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, je constate que le ministre des Douanes (l'hon. M. Boivin) n'est pas en ce moment à son siège. Je lui signalerai la question de mon honorable ami et le prierai d'y répondre au début de la semaine prochaine.

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. L. J. LADNER (Vancouver-Sud): Hier, j'ai demandé au premier ministre si le Gouvernement a reçu une requête ou des observations de M. John Oliver, premier ministre de la Colombie-Anglaise, touchant la réduction ou la peréquation des tarifs-marchandices par le Parlement fédéral. Le très honorable ministre a dit alors qu'il répondrait le lendemain, c'est-à-dire aujourd'hui. Je me demande s'il aura la bonté de le faire maintenant.

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Si mon honorable ami veut lire la suite du compte rendu, il s'apercevra, je pense, que j'ai dit que, s'il voulait inscrire sa question au Feuilleton, je m'efforcerais de lui donner une réponse immédiate. Je répondrai à sa question quand elle figurera au Feuilleton, pas avant, car je ne suis pas en état de répondre avant d'avoir étudié la question.

M. LADNER: Cette réponse avait trait aux questions relatives à la région de la rivière de la Paix et à la zone du chemin de fer National. Il s'agit d'une affaire différente. Les commentaires vont leur train parmi le public à ce sujet, en Colombie-Anglaise, et j'aimerais à savoir si le Gouvernement ou le ministre des Chemins de fer a reçu une requête touchant les taux de transport et leur réduction par le Parlement. Certes, le premier ministre peut dire s'il a reçu pareille requête.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je n'entends pas du tout refuser ce renseignement à mon honorable ami. Dans les conversations que j'ai pu avoir avec M. Oliver, depuis sa venue à Ottawa, celui-ci n'a pas mentionné les taux de transport. Il a pu en parler avec quelques-uns de mes collègues. Je ne voudrais donc pas répondre avant que tous les ministres aient eu l'occasion de dire si on a communiqué avec eux. A ce propos, je puis dire, monsieur l'Orateur, que plusieurs questions posées à l'appel de l'Ordre du jour devraient être régulièrement inscrites au Feuilleton.

M. LADNER: Mais, monsieur l'Orateur...

M. l'ORATEUR: L'honorable député a déjà parlé.

M. LADNER: Je voudrais poser de nouveau au ministre des Chemins de fer la même question qu'hier. Le premier ministre a répondu en son nom, mais je demande au ministre des Chemins de fer s'il a le renseignement, et, dans l'affirmative, de le communiquer à la Chambre.

L'hon. M. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Quelle est la question?

M. LADNER: Je demande: Le Gouvernement ou le ministre des Chemins de fer a-t-il reçu une requête ou des observations de la part de M. John Oliver, premier ministre de la Colombie-Anglaise, ou y a-t-il eu une conversation touchant la réduction ou la peréquation des tarifs-marchandises par ce Parlement?

Un MEMBRE: Quand?

M. LADNER: Depuis son arrivée ici au cours de la session.

L'hon. M. DUNNING: Je puis donner exactement la même réponse que le premier ministre. Je ne me souviens pas qu'il ait été question de cela dans une conversation avec M. Oliver. Quant aux observations, je demande que la question soit inscrite au Feuilleton. Je pourrai alors m'assurer si le département a reçu des observations écrites à ce sujet.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR L'EXPOSE BUDGETAIRE

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb l'invitant à se former en comité des voies et moyens, ainsi que sur l'amendement de l'honorable R. J. Manion.

M. THOMAS DONNELLY (Willow-Bunch): Monsieur l'Orateur, en me levant pour faire quelques commentaires en faveur du budget actuel, je tiens d'abord à féliciter l'honorable ministre des Finances (M. Robb) de l'exposé d'administrateur, concis et clair, qu'il a fait de ses propositions budgétaires. Je tiens aussi à le complimenter d'avoir exposé le budget en homme pratique. La Chambre siège depuis environ quatre mois et, malgré mon peu d'expérience en politique qui remonte à seulement six mois, je puis dire sans crainte, je pense, que c'est le seul discours d'homme pratique que nous ayons entendu à la Chambre depuis quatre mois, j'entends le genre d'exposé positif que l'on compte voir adresser aux actionnaires d'une grande société à fonds social ou d'une grande compagnie. Le ministre des Finances mérite des félicitations sur ce point, je crois.

[M. l'Orateur.]

On a donné différends noms au budget. Quelques gens l'ont appelé le budget du peuple, d'autres un budget économique, d'autres encore le budget du pauvre, mais il sera connu dans l'histoire comme le budget Robb, je pense, en hommage au ministre des Finances, son auteur.

Je désire aussi rendre hommage à la fidélité du parti libéral pour le principe de légiférer pour le bien de la majorité. Reconnaissant l'agriculture comme l'industrie maîtresse du pays et convaincu que sa prospérité rejaillit sur tous, sa législation a toujours tendu à l'aider. Voilà pourquoi, monsieur l'Orateur, le Canada prospère actuellement comme il a toujours prospéré sous un régime libéral. De tous les budgets satisfaisants que le parti libéral a eu la bonne fortune de présenter au Parlement, celui-ci est bien le plus avantageux; le meilleur, je crois, depuis vingt-cinq ans, au dire du commun. D'après moi, le parti libéral mérite d'être félicité pour le caractère de sa législation. La situation en Canada est meilleure, et elle continue de s'améliorer, cela ne fait point de doute. Voici un bref extrait du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour cette année qui confirme mon opinion; je le trouve à la page 8:

> Notre service industriel a travaillé énergiquement et comme résultat 250 firmes représentant un capital de plusieurs millions se sont établies sur ou près de nos lignes dans les régions Centrale et Atlantique et sur nos lignes du Grand Trunk Western. De plus des industries déjà établies sur nos lignes se sont agrandies.
>
> Le développement industriel du district de Chicoutimi-Lac Saint-Jean est remarquable. Une énorme quantité d'énergie électrique est captée et servira aux anciennes et nouvelles industries établies. L'on s'attend à ce que la compagnie Duke-Price Power développe à l'île Maligne et à Chute-à-Caron 1,250,000 c.v. La compagnie d'Aluminium se propose de son côté de construire une nouvelle ville—Arvida—dont la population s'élèvera bientôt, croit-on, à 25,000 habitants. Les grosses dépenses que représente ce développement et la permanence d'emploi pour un grand nombre de travailleurs devraient avoir leur répercussion présente et future, dans la province de Québec, sur les affaires en général et sur les industries des mines, de la pâte de bois et du papier en particulier.

Autre extrait, celui-ci du *Monetary Times* du 23 avril 1926, ce journal m'a été envoyé pour que je lise la partie condamnant l'impôt sur le revenu, mais en parcourant la page 5, j'y trouve ce qui suit:

> Toutefois, le budget, dans l'ensemble, a été bien accueilli. L'on en déduit que le Gouvernement compte sur la continuation et l'accroissement du regain actuel des affaires. La situation commerciale porte assez généralement à croire que ses prévisions seront justifiées. Les conservateurs attribuent naturellement cette amélioration à la Providence et non au Gouvernement, mais ils semblent avoir abandonné leur refrain trop souvent répété durant les dernières sessions, de la misère en perspective et du danger de ruine pour le pays. En tout cas, le changement de ton de la critique conservatrice est bienvenu et ce grand parti n'en souf-

frira probablement pas. Les prophètes de malheur, conservateurs ou libéraux, n'ont jamais abouti à grand'-chose dans la politique canadienne.

Ces extraits démontrent, monsieur l'Orateur, que les affaires reprennent, et le Gouvernement le reconnaît en diminuant les impôts. Plusieurs honorables députés de l'opposition s'en réjouissent, tout en disant que cette diminution est bien en retard. Je leur réponds que l'homme n'est pas maître de sa destinée, que l'atavisme, le milieu et l'action de ses prédécesseurs comptent pour beaucoup. Un vieux dicton veut que la réforme de l'enfant commence par celle de la grand'maman. Voilà précisément le cas de ce Gouvernement: il se ressent encore de l'administration financière de la grand'maman qui dirigeait les choses avant 1921. La situation difficile qui a été le lot du Canada depuis un certain temps n'est aucunement le fait du gouvernement libéral; elle est l'œuvre de l'administration antérieure à 1921. Nous avons souffert non seulement de son action mais de son inaction aussi, qui ont abouti à la situation actuelle. Ce sont eux qui ont rendu impossible la diminution des taxes avant aujourd'hui.

L'on a prétendu que les taxes devraient être diminuées davantage, et je suis d'accord. D'accord aussi, qu'il eût été préférable de les réduire avant. Mais ce sont les prédécesseurs de ce gouvernement et non pas celui-ci qu'il faut blâmer. Je vais le démontrer en me reportant à l'impôt antérieur à 1921.

Maintenant, je désire comparer notre revenu des impôts avec celui des Etats-Unis de 1914 à 1924 inclusivement. Les honorables députés de la gauche aiment à mettre en regard la situation du Canada avec celle des Etats-Uuis, et je vais faire un rapprochement en ce qui concerne ce revenu. Les chiffres sont fournis par l'Annuaire du Canada, page 743. Ceux des Etats-Unis sont extraits du rapport du secrétaire du trésor. J'ai ajouté les tarifs postaux, qui ne sont pas inclus dans leurs statistiques, afin d'avoir une juste base de comparaison avec des chiffres du Canada. Voici:

Revenu total des impôts par tête

	Canada	Etats-Unis
1914	$21 21	$10 32
1915	16 93	9 78
1916	21 42	10 67
1917	28 45	13 94
1918	31 31	43 54
1919	36 91	48 10
1920	40 52	67 10
1921	49 43	56 35
1922	42 72	47 16
1923	43 45	48 26
1924	43 01	40 90

Les Américains sont entrés en guerre au mois d'avril 1917, et immédiatement ils ont augmenté leurs impôts. Leur exercice financier se termine au mois de juin et le nôtre au mois de mars. En 1917 le montant des impôts par tête aux Etats-Unis a été de $13.94. C'était $3.62 de plus depuis 1914, juste assez pour expliquer la diminution du pouvoir d'achat du dollar, mais en 1918, la première année après leur participation à la guerre, le revenu des impôts par tête aux Etats-Unis a été de $43.54. Ils ont adopté la pratique de solder à mesure les dépenses de la guerre, une sorte de "payez en entrant", je dirai. Je ne veux pas me montrer trop sévère, mais ces faits sont du domaine de l'histoire. Les Américains ont essayé de payer à mesure les dépenses de la guerre, et tandis qu'il y avait une inflation de leurs prix. Nous n'avons pas suivi ce système. Nous avons attendu que les prix commençassent à baisser, et alors nous nous sommes mis à imposer les taxes nécessaires pour acquitter les frais des hostilités. Telle était la difficulté. Par conséquent, en 1921, lorsque ce Gouvernement est arrivé au pouvoir, les dépenses de la guerre n'avaient pas encore été soldées, et tout de même c'est une obligation à laquelle il nous faut faire honneur. Le ministère a entrepris de payer cette dette. Notre revenu en 1914 a été de $21.21 par tête d'habitant, et en 1916, de $21.42. Durant l'année terminée le 31 mars 1918, il a été de $31.31, et si nous tenons compte de la dépréciation du pouvoir d'achat du dollar, ce n'est pas beaucoup. Notre revenu était resté à peu près stationnaire. En 1920 le revenu par tête aux Etats-Unis a été de $26.58 de plus que le nôtre. En d'autres termes, les Américains ont, en 1920 et 1921, perçu un revenu par tête de $123.45. En 1919, 1920 et 1921, le nôtre n'a été que de $126.86. C'est-à-dire que nos voisins ont eu presque autant en deux ans que nous en trois. Comme je l'ai dit, lorsque les Etats-Unis ont pris part aux hostilités, ils ont haussé leurs impôts. Maintenant si nous prenons les années qui ont suivi 1918—après leur entrée en guerre—jusqu'en 1923, et additionnons les montant des taxes que les contribuables des Etats-Unis ont payé durant cette période, et aussi le montant des impôts perçu par le gouvernement canadien, nous constatons que les Américains ont perçu par tête d'habitant $66.17 de plus que nous. Maintenant, faisons notre calcul en nous basant sur le chiffre de la population. En 1921, il y avait au Canada 8,788,000 âmes. Si nous avions payé les mêmes impôts que les Américains nous aurions eu un revenu de $581,691,960 de plus, et, avec l'intérêt et l'intérêt composé, ce montant aurait été de 700 millions environ. En déduisant cette somme de notre dette publique actuelle, qui est de $2,400,000,000 à peu près, cette dette ne serait au-

jourd'hui que de $1,750,000,000 environ. Avec cette réduction, le ministre des Finances aurait pu annoncer une diminution des impôts d'environ 30 ou 35 millions de plus. Il eût pu faire cela aisément ou diminuer la dette nationale d'un montant équivalent. Il eût pu agir à sa guise.

Ce ne sont pas des choses agréables à envisager, mais il le faut. Nous n'avons pas marché sur les brisées des Américains et payé au jour le jour les dépenses de la guerre. Nous n'avons pas non plus imité les Anglais. Ce sont les Français que nous avons plutôt copiés. C'est-à-dire que nous avons attendu la fin des hostilités avant d'essayer de liquider nos obligations. Il n'y a qu'une ou deux choses qui empêchent le Canada d'être aujourd'hui dans la même situation que la France. Notre pays n'a pas autant souffert de la guerre. De plus, notre énergie nationale, nos grandes ressources naturelles et le caractère de notre peuple ont sauvé le Canada et l'ont rétabli en bon état financier.

Voyons de nouveau ce qu'ont fait les Etats-Unis. Je le répète, les honorables députés de l'opposition mettent toujours le Canada en regard des Etats-Unis. Faisons donc une autre comparaison. Les Etats-Unis répondirent aux demandes de réduction de l'impôt en taxant lourdement. Ils ont perçu plus de leur population que nous ne l'avons fait durant la guerre, afin d'alléger le fardeau des taxes à l'avenir et d'acquitter les frais d'intérêt. Si le Canada avait adopté les mêmes méthodes, nous aurions obtenu les mêmes résultats. C'est un fait notoire que nombre de grandes compagnies ont réalisé des bénéfices énormes au cours de la dernière guerre. Jai justement consulté le bilan annuel d'une grande compagnie industrielle et je constate que tandis que ses recettes normales s'élevaient a $600,000 ou $700,000, durant les exercices 1917, 1918 et 1919, —c'est-à-dire durant la guerre et au cours de l'exercice qui a suivi immédiatement la conclusion de la paix,—ses revenus se sont élevés à $1,250,000 environ. De plus les revenus personnels furent très élevés pendant la dernière guerre. Or, en dépit de cela, je tiens à ce que les honorables membres se rendent bien compte que l'impôt sur le revenu n'étant pas encore en viguer au Canada. Ce n'est qu'en 1917 que l'impôt sur le revenu fut mis en vigueur au pays et nous commençâmes à l'acquitter en 1918. Nous avons perçu 78 millions au cours de l'année terminée le 31 mars 1922, alors que nous étions en pleine déflation. Par contre, nos voisins du sud ont perçu une somme de $1,110,000,000 au moyen de l'impôt sur le revenu durant l'année 1917. On prétend que nous devons réduire l'impôt sur le revenu et que nous aurions dû le faire, il y a un an passé, parce que les Américains ont réduit le leur; cependant, il ne faut pas perdre de vue que nous avons imposé cette taxe au Canada trois ans plus tard que les Etats-Unis de sorte qu'il n'y a pas à s'attendre que nous pourrons diminuer l'impôt sur le revenu aussi vite que les Américains.

Et il y a encore une autre chose dont il faut tenir compte en discutant le système en vigueur aux Etats-Unis. Il existe chez nos voisins du sud un impôt que l'on est convenu de désigner sous le nom de la taxe fédérale sur les successions. Cette taxe sur les successions est en vigueur dans certaines provinces du Dominion, mais le gouvernement fédéral ne perçoit pas un seul sou de cette source qui procure de fortes sommes au gouvernement des Etats-Unis. Nous n'avons donc guère raison de nous plaindre au Canada en ce qui regarde la situation des affaires. En deux mots, la situation peut se résumer à ceci: Du fait que nous n'avons pas payé au moins une partie des frais de guerre au fur et à mesure qu'elle se poursuivait parce que nos honorables amis de la gauche n'ont pas su faire face à la situation et rembourser sur-le-champ une partie de nos obligations de guerre, le gouvernement actuel se trouve en présence d'une situation à laquelle il doit faire face. Or, qu'a fait le Gouvernement? Il a dû entreprendre le paiement des frais de la guerre. Le Gouvernement a donc perçu des impôts non pas pour subvenir à de folles dépenses, ainsi que mes honorables amis de la gauche l'en accusent, mais dans le but de se procurer les sommes nécessaires à la gestion des affaires publiques. Il le fallait à cause de la situation créée par la dernière guerre. Il a fallu augmenter les impôts pour faire face à nos obligations et nous devrions être reconnaissant du fait qu'il est en mesure de les réduire. Nous avons traversé le plus creux. La situation s'est améliorée; cependant nous avons encore beaucoup à faire. Jai confiance dans l'habileté du Gouvernement et du présent ministre des Finances pour régler ce problème et je repose assez de confiance dans le Parlement et le peuple canadien pour croire qu'ils ne ménageront pas leur appui au ministère afin que ces heureux résultats se produisent: je fais allusion à une nouvelle diminution des chiffres de notre dette nationale. Je désire fort voir réduire encore plus le chiffre de la dette publique et se continuer la perception des impôts nécessaires pour que le Canada soit en bonne posture au point de vue financier.

J'ai sous la main de nouvelles preuves pour établir que sous le régime conservateur antérieurement à 1921, mes honorables amis n'ont pas même tenté un effort pour acquitter les frais de la dernière guerre. Je désire faire con-

signer quelques chiffres au hansard. En 1919, notre dette nationale s'élevait à $1,574,531,033 tandis qu'en 1922,—c'est-à-dire deux ans plus tard,—elle avait atteint le chiffre de $2,422,-135,802. Ces chiffres sont extraits de l'Annuaire du Canada, page 752, et ils ont trait à la période durant laquelle mes honorables amis de la gauche étaient à la direction des affaires. Les honorables membres rétorqueront, cela va de soi, que c'est à cause de la guerre. C'est parfait; cependant, la participation des Américains à la guerre a cessé à la même époque que la nôtre. Ils ont conclu la paix en même temps que nous; mais est-ce que les Etats-Unis ont augmenté le chiffre de leur dette nationale au cours des deux années qui ont suivi la conclusion de la paix? Voyons un peu ce qu'ont fait nos voisins du sud entre 1919 et 1922. J'ai les chiffres sous la main. En 1919, la dette publique des Etats-Unis s'élevait à $24,479,-302,376, mais elle avait été ramenée à $22,-996,416,115, en 1922; les Américains ont donc réussi à diminuer leur dette d'environ 2 billions. Ils ont donc réduit leur dette,—bien que la diminution n'ait pas été très notable,—tandis que nous avons augmenté la nôtre. Deux événements importants ont souligné l'année 1922 dans les annales canadiennes. En premier lieu, le parti conservateur fut forcé d'abandonner les rênes du pouvoir; en second lieu, nous avons vu le Canada commencer à faire face à ses obligations et à réduire le chiffre de sa dette. Examinons donc un peu les chiffres de la dette publique depuis que le gouvernement actuel a assumé la direction des affaires. Les chiffres que je vais citer sont encore extraits de l'Annuaire du Canada. En 1924, notre dette nationale s'élevait à $2,-417,783,275. En 1925, elle était diminuée à $2,417,437,685,—une faible réduction, cela va de soi—mais en 1926, le chiffre de notre dette était ramené à $2,395,084,685; la dette publique accuse donc une diminution. Le gouvernement libéral entravé comme il l'était par les agissements de ses prédécesseurs aux affaires, gêné par les lois que ceux-ci avaient votées, et par les obligations dont il se trouvait chargé, à commencé quand même à réduire le chiffre de notre dette nationale; cette diminution n'est pas très considérable, mais c'est un commencement. Les libéraux ont administré les affaires publiques en appliquant des méthodes d'affaires; ils ont réduit le chiffre de notre dette nationale et je voudrais voir maintenir au même niveau le chiffre des taxes pour quelques années encore afin que nous soyons en mesure de diminuer un peu plus le chiffre de la dette publique. En 1925, la dette des Etats-Unis s'élevait à $20,211,000,000. Ces chiffres proviennent du secrétariat du trésor. Ils ne font pas entrer en ligne de compte ce que les pays étrangers doivent aux Etats-Unis. Les dettes de ce genre, dues aux Etats-Unis, se chiffrent à environ 10 milliards, et la plupart sont consolidées. Il peut y en avoir qui ne soient pas bonnes. Alors que certaines peuvent ne pas être facilement recouvrables, d'autres le sont et nous pouvons en conclure, d'après ces chiffres, que la dette totale des Etats-Unis est d'un peu plus de 10 milliards. Par conséquent, leur position est plus avantageuse que la nôtre. Leur dette diminue rapidement alors que la nôtre diminue lentement. Tous les députés devraient aider le ministre des Finances, de toutes les manières, à garder le trésor afin de permettre la diminution des taxes et des obligations nationales et de hâter l'époque où notre pays se trouvera dans une situation financière meilleure et plus solide. Certains des honorables députés de la gauche sont toujours alarmés de crainte que leurs impôts ne dépassent la taxe américaine sur le revenu et cependant ce sont eux qui craignent de voir notre tarif moins élevé que le tarif américain. Il me semble que, comme Canadiens, nous devrions nous occuper de nos propres affaires et ne pas nous soucier de ce qui se fait de l'autre côté de la frontière. Il est bon détudier le commerce et les méthodes des Américains et voir si nous n'en pouvons pas tirer des leçons, mais c'est uniquement de cette façon que nous devons nous occuper de leurs affaires. Occupons-nous de nos propres affaires.

Telle a été, comme je vient de la résumer, la situation financière du pays depuis que le Gouvernement a pris le pouvoir, en 1921. Nous supportions un lourd fardeau d'impôts causés par la guerre pour laquelle on n'avait payé que peu de taxes. Nos revenus ne pouvaient faire face à nos dépenses. Si un particulier conduisait ses affaires de telle sorte que ses revenus n'égaleraient pas ses dépenses, que ferait-il tout d'abord? Comme commerçant normal, il commencerait par réduire ses dépenses, chercher ou existe du coulage et il essaierait de joindre les deux bouts. Je vais démontrer que le Gouvernement a agi de cette façon quand il est arrivé au pouvoir, en 1921. Il a débuté en diminuant les dépenses et en tentant de joindre les deux bouts. Les lois que le Gouvernement a fait adopter ont été bonnes et propres à créer l'économie. Bien que les dépenses soient grandes, le revenu de 1924-1925 étant de $346,834,479 et les dépenses juste quelques dollars de moins; les dépenses attribuables à la guerre seule se montaient à $167,281,587. Si nous déduisons les dépenses causées par la guerre, nous voyons que les dépenses courantes du pays sont de 179 millions seulement en 1924-1925. Si nous retournons à 1914, nous verrons que les dépenses ordinaires du pays se chiffraient à 186 millions ce

qui fait que nos dépenses de 1924-1925 sont en réalité moins fortes que celles de 1914. Quelle maison d'affaires a eu de meilleurs résultats?

Il est difficile de trouver une maison de commerce qui puisse se comparer avec notre pays, la seule comparaison que nous puissions établir étant avec le Pacifique-Canadien. En 1914, les dépenses ordinaires du Pacifique-Canadien se sont chiffrées à 87 millions, mais elles ont été de 143 millions en 1925. Je ne prétends pas que cette comparaison soit complète sous tous les rapports; on doit tenir compte de certaines choses; mais une chose que nous devons concéder, c'est que le Gouvernement n'a pas été prodigue dans son usage de l'argent; il s'est montré économe.

Une autre chose pour laquelle le Gouvernement mérite des louanges, c'est la manière dont il s'est occupé du National-Canadien. Quand le Gouvernement est arrivé au pouvoir le réseau du National-Canadien indiquait un déficit considérable. Le Gouvernement a centralisé la gestion des chemins de fer placés sous sa dépendance et en a fait un réseau national sous une direction unique, celle de sir Henry Thornton, et il les a complètement soustraits à l'influence politique. La sagesse de cette ligne de conduite a été prouvée par l'amélioration des affaires du National-Canadien depuis cette époque.

Au cours de la campagne électorale on a fort critiqué sir Henry Thornton; on nous a dit qu'il avait ajouté un fardeau aux frais obligatoires. Il est vrai que de lourdes dépenses ont été imposées au réseau en vue de la réfection des voies et du renouvellement du matériel roulant; mais je crois que ces dépenses se justifient par l'amélioration dans la situation financière du réseau. Le déficit d'exploitation s'est transformé en un surplus d'exploitation. Quelle a été la position financière du réseau depuis qu'il a été pris par le Gouvernement. Si nous examinons le Hansard de 1922, page 893, nous constatons que le National-Canadien et le Grand-Tronc avaient eu un déficit de 16 millions en 1921. D'un autre côté, le rapport reçu du National-Canadien pour l'année 1925 indique que les recettes nettes se chiffrent à $32,264,414.79, soit une amélioration de 48 millions en cinq ans. C'est sûrement un beau progrès et un pas dans la bonne direction. Comparons aussi la proportion du revenu aux frais d'exploitation, ou en d'autres termes, voyons ce qu'il en coûte pour gagner $100, parce que c'est le seul moyen de constater si une exploitation progresse. En 1924, pour chaque $100 de recettes les chemins de fer Nationaux avaient dépensé $92.68; en 1925, les frais n'étaient plus que de $86.83, de sorte que la situation s'améliore. Ce coefficient d'exploitation se compare avantageusement à celui de beaucoup de grands chemins de fer américains, si l'on tient compte de tout, car il faut se rappeler que notre réseau national n'est qu'une union de plusieurs lignes. Ce n'est pas un seul grand chemin de fer construit comme unité; il est constitué de plusieurs chemins de fer réunis. Je ne possède pas les chiffres pour tous les différents grands chemins de fer de ce continent, mais je sais que le coefficient dépasse 80 p. 100. Le coefficient des chemins de fer Nationaux est un peu plus élevé que celui du Great Northern, du Northern Pacific et du Pennsylvania; il y a deux ans le coefficient de ces chemins de fer était à peu près ce qu'est celui des chemins de fer Nationaux Canadiens aujourd'hui. Dix des principaux chemins de fer américains ont un coefficient d'exploitation supérieur à 84 p. 100. Je prétends qu'une partie de ce succès de notre réseau revient au Gouvernement; il mérite qu'on le félicite avec sir Henry Thornton et les administrateurs pour avoir si bien amélioré l'état financier de nos chemins de fer Nationaux.

Il n'y a pas qu'à ce point de vue qu'on doit être reconnaissant envers le Gouvernement. Il a diminué un peu les droits de douane sur les instruments de production et plusieurs autres articles. Quoique la réduction ne soit pas aussi forte que je le voudrais, c'est encourageant, alors que d'autres pays élèvent inconsidérément leurs tarifs, de voir que nous suivons une bonne et sage méthode en abaissant nos droits sur les instruments de production. Le Gouvernement a l'intention de faire plus: il propose d'abaisser les droits sur les voitures et petits camions automobiles. Nos honorables collègues d'en face ont présenté un amendement à ce sujet; mais leur proposition n'est pas un véritable amendement au budget. Ils ne se prononcent pas carrément contre la réduction des droits sur les automobiles; ils disent simplement qu'on aurait pu attendre à peu plus tard pour faire ce qu'on fait aujourd'hui.

Nos honorables collègues d'en face avaient une bonne raison d'adopter cette attitude. L'an dernier, certains membres ont voté en faveur d'une réduction des droits sur les automobiles. Où sont-ils aujourd'hui? Pourquoi ne se lèvent-ils pas, cette année, pour appuyer cette réduction? Je pense savoir pourquoi. Ils estiment qu'ils peuvent se cacher derrière cet amendement et dire à leurs électeurs: Oh, je ne votais pas contre la réduction, mais simplement en faveur de la remise de cette réduction à plus tard. Personnellement, je suis d'avis que l'on n'a pas assez

réduit les droits sur les automobiles. Pourquoi avoir un droit de 35 p. 100 sur les voitures et les petits camions automobiles qui sont aussi essentiels aux cultivateurs et aux autres travailleurs que n'importe quel autre instrument de production, alors que les gros instruments de production n'ont qu'une protection de 8 ou 10 p. 100 et les petits jusqu'à 20 p. 100, soit une moyenne de 12 p. 100? Pourquoi cette protection de 35 p. 100 en faveur de l'industrie automobile? Ce n'est pas raisonnable. Vingt pour cent, c'est même trop; on devrait abaisser le droit à 15 p. 100 et c'est ce que nous voudrions.

M. McGIBBON: Supprimez-le complètement.

M. DONNELLY: Oui, qu'on le supprime complètement. Les gens de l'Ouest ont considéré les droits de douane comme une sorte d'impôts et ils estiment que si tout le Canada était comme l'Ouest, un pays agricole, les Canadiens seraient mieux sans aucun tarif douanier. Ils disent ceci: ce tarif est un impôt pour nous et rien de plus, mais si vous en avez besoin pour maintenir l'union des différentes parties du pays, nous consentons à ce qu'il existe à condition de le faire aussi bas que possible, parce que c'est un impôt pour nous.

M. MULLINS: De quelle partie de l'Ouest l'honorable député veut-il parler?

M. DONNELLY: L'ensemble de l'Ouest. Je l'ai parcouru autant que mon honorable collègue.

M. MULLINS: La Saskatchewan ou le Manitoba?

M. DONNELLY: La Saskatchewan, le Manitoba, l'Alberta, la Colombie-Anglaise.

M. MULLINS: Pas le Manitoba.

M. DONNELLY: J'ai tout parcouru. Les gens de l'Ouest ne pensent pas que des droits de douane sur les produits agricoles puissent les aider. Un des membres de l'opposition a essayé de nous démontrer, au cours de ce débat, qu'on pouvait élever le prix du blé en le frappant d'un droit à l'importation, tandis qu'un autre du même groupe nous a dit le contraire. Nos amis de l'opposition ne semblent pas d'accord entre eux sur l'effet qu'aura le tarif. Je vois, à la page 2877 du hansard que l'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson) dit:

> Le Canada n'importerait pas de blé quand même. Je ne cherche pas à éviter la question; j'exprime carrément mon opinion, et c'est que la protection ne ferait pas monter le prix du blé.

En d'autres termes, il prétend qu'un droit sur le blé nous serait d'aucune utilité. Voici maintenant ce que l'honorable député de Muskoka-Ontario (M. McGibbon) dit sur le même sujet. A la page 2844 du compte rendu, je relève ce qui suit:

> J'ai examiné toutes les catégories de l'industrie agricole aux Etats-Unis, du blé au coton, et dans chaque cas, le tarif a relevé le prix des produits de la ferme aux Etats-Unis...

M. McGIBBON: Et il en est bien ainsi.

M. DONNELLY: Nous allons voir. A la page 2846 du hansard, il dit:

> ...et je tiens à ce que mes honorables amis prennent note de ces chiffres, car sous le régime du libre-échange, le prix du blé serait plus élevé à Winnipeg qu'à Minneapolis.

M. McGIBBON: J'ai dit que le prix serait plus élevé.

M. DONNELLY: Si vous voulez; mais j'emprunte ces extraits au hansard. Je crois l'avoir cité textuellement, mais je puis m'être trompé. L'honorable député établit ensuite la comparaison entre les prix du blé à Minneapolis et à Winnipeg respectivement pour l'année-récolte de 1920-1921, et s'appuyant sur ces chiffres il prétend que le droit imposé par les Etats-Unis a fait monter le prix du blé au Canada. Or, voyons ce qui en est réellement. La seule période dont on puisse se servir pour faire une comparaison juste c'est celle au cours de laquelle nous avions le libre-échange avec les Etats-Unis pour cette denrée, c'est-à-dire les années dont je vais indiquer les cours. Dans chaque cas, les chiffres sont pour l'année-récolte se terminant le 31 août, et indiquent le prix moyen:

Année-récolte	Winnipeg	Minneapolis
1913-1914	89.4	90.9

Soit une légère augmentation.

1914-1915	132.3	133.4

Ici, l'augmentation est un peu plus forte.

1915-1916	113.3	117.4

Cette année-là, le prix de Minneapolis est sensiblement plus élevé.

1916-1917	205.6	218.4

Presque invariablement, au cours de cette période le prix moyen de Minneapolis l'emportait sur celui de Winnipeg. De fait, les cultivateurs de l'Ouest se sont souvent étonnés de cet écart. Il en est presque toujours ainsi.

M. McGIBBON: C'est faux.

M. DONNELLY: Je demande pardon à mon honorable ami. J'ai ici les prix des diverses années, et je puis les lui communiquer. Jusqu'à quelle année veut-il que je remonte?

M. McGIBBON: Je n'en ai pas besoin; je les ai déjà ici.

M. DONNELLY: Tant mieux. Je passe maintenant à l'autre aspect de la question. Je suis d'avis que ces chiffres démontrent à l'évidence que lorsque nous avions le libre-échange, le prix était toujours plus élevé à Minneapolis. Mais au lieu de prendre l'année-récolte de 1920-1921 pour faire voir l'effet qu'aurait un droit sur les prix tant à Winnipeg qu'à Minnepalois, prenons plutôt celle de 1924-1925, alors que les Etats-Unis portaient à 42c. le droit sur le blé, soit le droit le plus élevé dont cette denrée avait encore été frappée. Etablissons maintenant la comparaison entre les prix au cours de cette période. Suit un tableau comparatif des cours pour chaque mois de l'année:

Mois	Winnipeg	Minneapolis
Août	143.5	141.3

Le blé se vend plus cher à Winnipeg, malgré le droit américain de 42c. le boisseau.

Septembre	142.2	138.6

Il ne paraît pas que le droit ait fait augmenter le prix à Minnepolis.

Octobre	159.6	154.0
Novembre	164.0	159.4
Décembre	172.7	177.0

Un peu plus cher à Minneapolis.

Janvier	196.2	198.7
Février	196.4	195.4
Mars	176.3	178.7
Avril	155.9	160.1
Mai	182.4	173.2
Juin	171.3	168.6
Juillet	162.0	165.2

Le prix de Winnipeg l'a donc emporté la plupart du temps, sur celui de Minneapolis. La moyenne du prix était de 168.5 à Winnipeg contre 167.5 à Minneapolis, et cependant les Etats-Unis avaient à cette époque un droit de 42c. sur notre blé. Et cependant l'honorable député prétend que si nous imposions un droit sur notre blé, le prix s'en accroîtrait sensiblement.

M. McGIBBON: L'honorable député peut-il nous donner les prix correspondants de Liverpool pour la même période?

M. DONNELLY: Je n'ai pas la statistique dans le moment.

M. McGIBBON: Il devrait l'avoir.

M. DONNELLY: Mon honorable ami faisait la comparaison entre les prix de Winnipeg et ceux de Minneapolis.

M. McGIBBON: Je prétends que l'argument de notre collègue est fallacieux, à moins qu'il ne puisse nous faire connaître ses chiffres.

M. DONNELLY: Je le ferai avec plaisir, si mon collègue veut bien venir à ma chambre.

[M. McGibbon.]

M. McGIBBON: Si mon honorable ami citait ces chiffres il trouverait que son argumentation ne tient pas debout.

M. DONNELLY: Je crois avoir démontré, monsieur l'Orateur, à l'aide de mes chiffres, que le droit n'aurait aucune influence sur la fixation du prix du blé, lorsque le Canada aura un surplus à exporter. Ce prix sera réglé par la loi de l'offre et de la demande. Le blé est une denrée universelle, et son prix est fixé sur les marchés mondiaux. La même règle s'applique à tous les objets de commerce qui doivent soutenir la concurrence étrangère et dont nous avons un surplus à exporter. Il est impossible d'en augmenter le prix de vente au moyen d'un droit d'entrée inscrit dans notre tarif des douanes.

Je crois devoir différer d'opinion sur un ou deux points abordés par l'honorable député d'Almoga (M. Nicholson) dans son discours. Il nous a raconté qu'il a fait une visite dans l'Ouest et qu'il a vu Saint-Paul et Minneapolis, villes prospères et grandissantes, au milieu d'une région circonvoisine qui attire une population nombreuse. Il a prétendu que tout proche de là, le Nord-Ouest canadien restait stationnaire et qu'il suffirait de relever les droits de douane pour y créer la prospérité et augmenter la population des villes. A ce sujet, je vais donner lecture d'un article du *Chronicle* d'Halifax en date du 5 mai (lisant):

M. G. B. Nicholson a prononcé, le 23 avril dernier, à la Chambre des communes (v. Hansard, p. 2877), les paroles suivantes:

"Pouvez-vous me dire comment Saint-Paul et Minneapolis ont pu augmenter leur population d'un million d'habitants et fournir ainsi un gros marché de consommateurs pour les produits des états du Nord, tandis que Winnipeg, Brandon, Moose Jaw, Regina, Saskatoon, Prince-Albert, Edmonton et Calgary ont à peine tous ensemble ajouté 100,000 âmes à leur population?"

Il attribue cette croissance merveilleuse des régions américaines à la protection douanière.

Le dernier recensement du Canada a eu lieu en 1921. Le recensement américain s'est fait en 1920. Le recensement des Etats-Unis dans ces deux villes a donné les résultats suivants:

	1910	1920	Augmentation
Minneapolis	301,408	380,528	79,174
Saint-Paul	214,744	234,698	19,954
Total	516,152	615,280	99,128

Telle est la récolte des faits que chacun est à même de contrôler. Les deux villes américaines n'ont pas pu augmenter leur population, puisque, réunies, elles ont 615,280 habitants. L'augmentation durant la période décennale précédente n'atteint pas 100,000 âmes.

Il faut considérer que Saint-Paul et Minneapolis sont des villes plus anciennes que Winnipeg. Il y a toujours l'augmentation naturelle des naissances, et une ville de 300,000 habitants augmentera davantage qu'une ville de 100,000 âmes. En 1910, Winnipeg avait 136,035 habitants, et 179,087 en 1920, soit une augmentation de 43,052. En 1910 les Etats-Unis comprenaient huit villes de 125,000 à 150,000 habitants. Celles-là peuvent être

comparées au Winnipeg de cette époque. Trois seulement de ces villes ont bénéficié d'une plus grande augmentation que Winnipeg; ce sont Richmond (Virginie), Birmingham (Alabama), augmentation légèrement supérieure à celle de Winnipeg, et Omaha (Nébraska); cette dernière augmenta sa population, durant la période décennale, de 67,505 unités, la plus forte augmentation constatée dans le cas de toutes les villes de même catégorie. Pendant ce temps, les états du Nord-Ouest américain qui ont reçu, au dire de M. Nicholson, les bienfaits de la protection douanière, accusent ensemble une croissance de 295,311 âmes; ce sont les états du Dakota-Nord, du Dakota-Sud et du Montana. Or, nos trois provinces de l'Ouest peuvent montrer pour la période correspondante un surplus de 627,961 nouveaux habitants. En voilà assez sur cet aspect de la démonstration de M. Nicholson.

Voilà une réponse péremptoire à l'affirmation d'après laquelle le régime protecteur aurait été avantageux aux villes du nord et du nord-ouest de la république, comparées à nos villes de l'Ouest canadien.

Puis, l'honorable député d'Algoma (M. Nicholson) engage les cultivateurs de l'Ouest à faire l'élevage des bestiaux, des porcs, des moutons et autres animaux de ferme, et il les avertit que, s'ils se bornent à la culture du blé comme ils ont fait jusqu'ici, ils courent à leur ruine. Notre collègue de Toronto-Nord-Est (M. Baker) a répété la même chose hier soir. Nous avons déjà entendu ces prédictions dans l'Ouest; on nous les fait depuis vingt ans. Voilà vingt-deux ans que je demeure dans l'Ouest, et j'ai constaté que, malgré l'abondance de nos récoltes, nous n'avons jamais dépassé les quantités nécessaires à l'alimentation des peuples qui nous les achètent. Nous avons toujours trouvé des acheteurs pour notre blé. Les prix qu'on nous en a donnés n'ont pas toujours été à notre goût, mais nous n'avons jamais manqué d'acheteurs. Le cultivateur de l'Ouest est mécontent des banquiers de l'Est, des compagnies de chemins de fer, des marchands de bois et autres commerçants qui parcourent l'Ouest en pullmans, y séjournent deux ou trois semaines et retournent ensuite dans l'Est pour écrire un article dans lequel ils donnent leur avis au cultivateur sur la manière de conduire son affaire. Nous sommes écœurés de ce sans-gêne. Que dirait-on dans l'Est si un cultivateur de la prairie venait faire un tour dans la forêt, dans les champs miniers et dans les banques avec la prétention d'indiquer la méthode à suivre dans ces genres d'exploitation?

Quelques MEMBRES: C'est ce que vous faites, pourtant.

M. DONNELLY: Je rappelle à nos collègues que je pratique la culture dans l'Ouest depuis vingt ans, et je ne voudrais pas aller donner des conseils aux agriculteurs nulle part dans cette région. La culture varie d'un district à l'autre. Il y en a où le blé vient mieux; d'autres sont plus favorables à l'avoine; certaines régions conviennent à l'élevage des bestiaux. Toutes les parties du pays diffèrent entre elles.

M. McGIBBON: L'honorable député me permet-il une question?

M. DONNELLY: Un moment, je vous prie, et je termine. Je vois que l'honorable membre veut me poser une question: cela paraît dans ses yeux. Un peu de calme. Ecoutez bien ceci: J'ai déjà dit que je crois connaître un peu ce que c'est que de cultiver une terre. car j'ai été cultivateur en trois régions différentes de la Saskatchewan; n'empêche que je prendrais pas sur moi de dire à un cultivateur comment il lui faut travailler sa terre. Nous sommes ici pour sauvegarder les intérêts financiers du pays, non pas pour indiquer comment il faut travailler les mines, les fermes, et le reste. Voyons aux finances nationales et laissons l'agriculteur tranquille. Si nous le traitons avec justice, il peut sauvegarder ses propres intérêts.

On nous a dit que ce Gouvernement n'a rien fait pour les cultivateurs de l'Ouest et que leur prospérité n'est qu'un bienfait de la Providence. Pour moi, cela n'est pas vrai. Je sais pertinemment que le ministère a adopté des mesures à l'avantage du cultivateur de l'Ouest; je vais en citer un exemple intéressant mon comté. Je signale le maintien de l'accord du pas du Nid-de-Corbeau, qui a valu des millions de dollars à la population de mon comté. Willow-Bunch, en effet, expédie chaque année de 25 à 30 millions de boisseaux de blé; et le maintien de ces tarifs a permis une économie de 5c. ou 6c. par boisseau, soit en moyenne 5c.½. Qu'on fasse la multiplication: elle est très simple. On voit que les gens de ma région ont économisé ainsi d'un million à un million et demi de dollars tous les ans. Et cependant certains honorables membres osent affirmer que le Gouvernement n'a rien fait pour les cultivateurs de l'Ouest. Qu'on aille dire cela à mes électeurs; ils sauront y répondre.

L'Ouest canadien est redevable de sa prospérité grandissante non seulement à la Providence mais encore à certaines lois mises en vigueur par le Gouvernement au cours des dernières années. Mais il faut aussi reconnaître aux cultivateurs de l'Ouest un certain mérite dans cette amélioration de notre situation nationale. Il me semble que la population des Provinces maritimes ferait bien d'imiter le cultivateur de l'Ouest: elle verrait du coup disparaître plus d'un de ses griefs. Quand les temps étaient difficiles les cultivateurs de l'Ouest ont envisagé carrément leurs

problèmes. Par la coopération dans la vente et le perfectionnement des méthodes de culture, ils ont su améliorer leur état financier et relever merveilleusement l'agriculture canadienne. Alors que le manufacturier canadien ne cessait de réclamer l'aide de l'Etat, le cultivateur de l'Ouest s'est tiré d'affaire tout seul. Il a droit, je crois, de dire aujourd'hui aux manufacturiers: Nous devons notre salut à nos efforts; on nous permettra peut-être maintenant de relever nos industries par l'exemple que nous leur avons donné en fait de coopération efficace.

Laissez-moi dire un mot de notre grande entreprise coopérative des blés. Grâce à elle, l'Ouest canadien se trouve en meilleure posture financière que jamais auparavant. Je ne dis pas que la coopérative ait fait monter le prix du blé, qu'elle soit un monopole ayant pour objet de hausser les prix; mais j'affirme qu'elle a encouragé chez nos cultivateurs, à un degré inconnu jusqu'ici, le souci de l'économie. Avant l'établissement de la coopérative du blé, le cultivateur vendait son grain à l'automne et, dès qu'il touchait ses recettes, il s'empressait de payer ce qu'il devait; il n'était pas content tant qu'il n'avait pas tout dépensé. Pendant deux ou trois mois les affaires marchaient rondement; les perceptions se faisaient sans la moindre difficulté; les petits négociants se voyaient forcés d'engager des employés surnuméraires, tant le volume des affaires était grossi. Mais dès le début de la nouvelle année le cultivateur était encore obligé de demander du crédit jusqu'aux récoltes suivantes. Les choses ne se passent plus de la sorte depuis l'inauguration de la coopérative: le cultivateurs touche un premier payement à l'automne lorsqu'il vend son grain; Il paye ses dettes; il lui reste peu de chose, mais ce peu, il le conserve. Il touche un autre versement au printemps, un deuxième à l'été et un dernier à la veille des récoltes. Les payements sont distribués sur les quatre saisons de l'année; en conséquence le cultivateur ne reçoit jamais un gros montant d'un seul coup, mais il a toujours quelques fonds, il a appris à économiser et il paye toujours comptant. Les banques n'avancent plus autant d'argent dans l'Ouest, et les commerçants n'ont plus autant de cultivateurs débiteurs. Grâce surtout à la coopérative du blé, la situation dans l'Ouest est bien meilleure qu'avant; encore une fois je dis que nos cultivateurs ont appris à économiser. Nos marchands ne sont plus obligés d'augmenter leur personnel à l'automne, car les affaires vont bien toute l'année maintenant au lieu de marcher rondement pendant une saison pour se relentir ensuite.

[M. Donnelly.]

Ce système est populaire parmi nos hommes d'affaires qui n'ont que des louanges pour la vente coopérative du blé.

Nous n'avons entendu formuler aucune objection de l'autre côté de la Chambre contre le port à 2c., ni contre la réduction des impôts soi-disant encombrants. Ces deux pas sont dans la bonne direction et seront d'un grand secours pour le cultivateur et l'ouvrier. Toutes deux semblent populaires dans tout le pays. Le peuple semble satisfait du budget sous sa forme actuelle. Permettez-moi de lire deux télégrammes que j'ai reçus de la circonscription que je représente:

Jamais été aussi fier d'être libéral et partisan gouvernement Mackenzie King que suis aujourd'hui quand je vois réduction des droits sur automobiles et réduction des impôts. Voudrais voir élections générales demain afin de pouvoir parler de nouveau en faveur gouvernement et vous-même.

Ce télégramme vient d'un des plus gros commerçants d'automobiles à l'Ouest de Winnipeg; il n'est pas membre du Parlement, c'est un homme d'affaires. Voici un autre télégramme...

M. GOTT: Du même homme?

M. DONNELLY: Non, mais tous sont du même avis là-bas; ils sont tous heureux. Il dit:

La société agricole...

Ce télégramme n'est pas d'un homme seulement, mais de tous les membres de la société en question.

...désire exprimer son appréciation de la réduction du tarif annoncée dans le budget actuel, et exprimer l'espoir que la politique de réduction du tarif sera poursuivie, car nous croyons que cette politique sert les meilleurs intérêts de l'Ouest canadien.

M. GOTT: Ces télégrammes sont-ils datés de 1926?

M. DONNELLY: Oui. L'honorable député désire-t-il les lire lui-même?

La mesure que le Gouvernement présente relativement à la nouvelle évaluation des terres des anciens combattants est, je crois, un pas dans la bonne voie. Nous nous accordons tous, il semble, à dire que ces terres devraient être évaluées de nouveau. Dans certains districts l'évaluation semble avoir été faite d'une façon juste et équitable et les demandes de nouvelle évaluation ne sont pas aussi nombreuses. Dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, j'ai le bonheur de connaître plusieurs des hommes qui évaluent les terres des anciens combattants, et ce travail a été fait avec compétence et satisfaction. Bien qu'il puisse se trouver çà et là dans cas où une nouvelle évaluation s'impose, ces cas sont peu nombreux si on songe aux prix élevés de cette époque pour les terres et toutes les autres choses; dans

d'autres districts, il semble y avoir quelque chose de défectueux. Lorsque nous consultons la page 2795 (v.a) du hansard, nous voyons, en réponse à une question, que, sur 48 terres vendues à des anciens combattants 9 seulement sont aujourd'hui occupées par ces colons et les 39 autres ont été abandonnées; il y a évidemment quelque chose qui ne va pas. On a dû évaluer la terre à un prix trop élevé, et l'ancien soldat a subi une injustice. Ces gens qui voulaient tant aider les soldats colons ont apparemment commis une injustice dans certains districts. Les 48 terres dont il est question sont toutes dans le même district; dans d'autres districts les conditions sont probablement aussi mauvaises. Il faut absolument évaluer de nouveau ces terres dans ces cas. Il faut régler cette question et donner justice aux anciens soldats. La nouvelle évaluation de ces terres est une question de justice. Il faut une enquête sur les cas mentionnés à la page 2795 (v.a) du hansard et si nous découvrons qu'une injustice a été commise, les coupables devront être jugés et punis même aujourd'hui.

En terminant, permettez-moi de dire que ce pays marche de l'avant; nous faisons des progrès. Ce pays est susceptible de grands développements; nous avons d'immenses ressources naturelles à exploiter. Il faut du travail, cependant, et il faut de l'initiative. Le gouvernement actuel, je crois, possède cette initiative, dans le sens large du mot. Je ne suis pas un partisans aveugle de toute forme de gouvernement, mais je demanderai ceci: N'est-il pas vrai que le Gouvernement a fait preuve de sagesse relativement au tarif, dans la solution du problème que présente nos chemins de fer, dans les finances du pays, dans la solution du problème que présente la nouvelle évaluation des terres des anciens combattants, dans l'aide pour l'expansion des marchés, dans ses efforts pour étendre le commerce, et dans l'aide accordée pendant plusieurs années à l'agriculture? N'a-t-il pas, en tout cela et dans bien d'autres sphères, obtenu des succès et ne mérite-t-il pas la confiance des membres de cette Chambre et du pays en général?

M. GOTT: Nullement.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-Est): Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de suivre de près l'honorable représentant de Willow-Bunch (M. Donnelly), mais je veux relever certaines de ses remarques. L'honorable député a déclaré que nous devrions nous occuper de nos propres affaires et non de celles de la république voisine. Je demanderai à mon honorable ami comment nous pourrions mieux nous occuper de nos propres affaires qu'en accordant à nos cultivateurs et à nos industries une protection raisonnable.

M. SPENCE (Maple-Creek): Comment y parviendrez-vous?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): L'honorable député est allé plus loin. Il dit que les pays étrangers perdent la tête à vouloir défendre le régime protectionniste. Il a ajouté qu'il est beau de voir le Canada dégrever son tarif et il a conseillé "d'abolir complètement le tarif". Ce sont les paroles même de l'honorable député. Mon honorable ami convient qu'aucun pays ne consentirait à la réciprocité des échanges avec nous; mais il consent à ouvrir nos frontières de façon que les pays étrangers puissent écouler au rabais, chez nous l'excédent de leurs produits. Ce serait fatal, car nous ne pouvons soutenir la concurrence avec les pays où la main-d'œuvre est peu rémunérée et où les conditions de vie sont inférieures aux nôtres.

L'honorable député nous dit que le budget est merveilleux et, par euphémisme, il l'appelle le budget Robb. Je regrette de ne pouvoir féliciter de ce budget le ministre des Finances. Je viens d'une région qui a beaucoup souffert par la faute de ce ministre. Les capitaux de plusieurs habitants de ma circonscription ont été annihilés par les modifications du tarif et plusieurs personnes ont dû aller chercher un emploi à l'étranger. Cet exode n'a pas été fort considérable dans mon comté. Mais je connais des villes et des villages qui ont perdu des milliers d'habitants, forcés de quitter leur foyer et leur patrie pour les mêmes raisons. Plusieurs propositions faites dans l'exposé budgétaire ressemblent à celles de chaque budget présenté par cet honorable député depuis qu'il occupe son poste. Si je ne me trompe, je vais pouvoir démontrer que le ministre des Finances a rafistolé le tarif et en a fait un jouet depuis qu'il dirige son département. Le plus tôt le peuple canadien lui enlèvera le pouvoir, ainsi qu'à un certain nombre de ceux qui exercent de l'influence sur lui, le mieux ce sera.

Une VOIX: A l'ordre!

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le Gouvernement a fait preuve de folie, d'imprévoyance, d'ignorance, d'oubli des intérêts du Canada. Contraint par quelques députés qui ont peu de biens au Canada, il a adopté des lois qui ne sont pas dans l'intérêt du pays.

Le très honorable chef du Gouvernement (M. Mackenzie King) était, en 1921, à la tête d'un parti qui comptait une voix de majorité dans la Chambre. Quand il a fait appel au peple en 1925, il a dit que, si on ne lui donnait pas une majorité plus considérable, il ferait de nouvelles élections. Cette année,

il se présente à la Chambre avec des forces réduites et il ne peut rester aux affaires qu'en marchandant et en trafiquant avec les progressistes. Deux ou trois hommes peuvent le forcer à faire leur volonté et à adopter toute loi qui leur conviendrait. Dans le manifeste qu'il a lancé à Richmond-Hill pour annoncer les élections, le premier ministre a dit qu'avant de modifier le tarif, on donnerait aux industriels intéressés l'occasion d'exposer leur point de vue devant une commission consultative. Ses partisans de toutes les parties du pays se sont servis de cet argument dans la Chambre. Dans le discours du trône de janvier dernier, le premier ministre a annoncé:

...que les amendement du tarif ne devraient être faits qu'après un examen sérieux de leur portée sur les industries naturelles ou manufacturières, et que toute demande d'augmentation ou de réduction devrait être soumise à une enquête puis faire l'objet d'un rapport préparé par un bureau possédant les qualifications requises et les pouvoirs d'aviser le ministère. Une commission consultative du tarif sera donc nommée bientôt. Elle devra faire une étude scientifique du tarif douanier, des revenus qui en découlent et de l'effet qu'il produit sur l'agriculture et les autres industries.

Voilà une déclaration bien claire du premier ministre. Pourquoi a-t-il changé d'opinion? Pourquoi a-t-il ignoré la promesse qu'il avait faite? J'aimerais que certains des enthousiastes partisans libéraux du Gouvernement, ou certains progressistes, nous expliquent pourquoi le premier ministre a changé d'avis. Si un homme public, en particulier un premier ministre, peut faire des promesses afin d'être porté aux affaires, puis, une fois en possession du pouvoir, oublier ces promesses et faire tout le contraire, quelle confiance le public peut-il avoir en lui? Dans les affaires, la parole d'un homme est censée avoir de la valeur; on devrait pouvoir compter encore plus sur la parole d'un homme public. Mais certains membres du Gouvernement oublient leurs engagements et leurs promesses avec une facilité de plus en plus grande à mesure que les jours passent. Le budget, qui constitue une atteinte au tarif reconnu du Canada, aura pour résultat le désordre et l'instabilité du commerce. Le peuple canadien cherchera en vain dans le budget Robb quelque chose qui augmenterait d'un dollar la richesse du pays ou procurerait un emploi à l'un de nos innombrables sans-travail.

Je représente une industrie dans laquelle $3,000,000 ont été placés, qui donne du travail à des centaines d'ouvriers et sur laquelle des centaines d'autres industries connexes comptent pour vivre. Je veux parler de l'industrie pétrolière, dont il existe des établissements dans plusieurs comtés de l'Ontario occidental, de même qu'au Nouveau-Brunswick, et quelques-uns dans les provinces occidentales. Elle existe depuis plus d'un demi-siècle dans ma région et nombre d'entre nous ont consacré le meilleur de leurs efforts pour en assurer l'expansion. Alors qu'il était premier ministre, l'honorable Alexander Mackenzie constata que l'abondante production des régions pétrolières des Etats-Unis finiraient par ruiner l'industrie pétrolière au Canada. Ce que voyant, il imposa un droit sur l'huile brute et ses produits raffinés importés au Canada, en vue de protéger l'industrie canadienne et de lui faire prendre de l'essor. Cela eut pour résultat de faire construire des raffineries de Petrolia, de London et d'Hamilton. A l'heure présente nous possédons de nombreuses et importantes raffineries dans d'autres villes de l'Est et de l'Ouest.

Sous l'égide du régime protecteur notre industrie fut florissante. Nous eûmes environ dix mille puits productifs de pétrole dans cette partie du pays et huit raffineries. Durant nombre d'années cette protection fut maintenue, mais, il y a vingt ans, l'honorable M. Fielding fit disparaître le droit, qu'il remplaça par une prime à cette industrie. C'est parce que cette industrie ne pouvait se soutenir sans l'aide de la protection que cette prime fut accordée, c'était aussi pour dédommager les producteurs de pétrole des droits qu'ils avaient à acquitter au trésor pour l'acquisition des produits nécessaires à la fabrication, car le ministre savait que tout l'outillage employé pour la production du pétrole brut devait être acheté de fabriques jouissant de la protection au Canada, ou même qu'il devait être importé des Etats-Unis, outillage qui avait un droit à payer. Ce régime exista jusqu'en 1924, alors que l'honorable M. Fielding finit par croire que l'Ouest canadien produirait une quantité considérable de pétrole brut. En conséquence, pour épargner, prétendait-il, une dépense inutile qu'à l'avenir la population du Canada aurait à faire, il donna avis qu'en juin 1924 la prime sur le pétrole brut serait réduite de moitié et qu'en juin 1925 elle serait entièrement abolie. On n'offrit rien pour remplacer la prime, laquelle fut supprimée sans avertissement ni enquête. Cette législation livrait l'industrie pétrolière à la concurrence universelle, tandis que les producteurs avaient à acheter leur matériel sur un marché protégé. Ils envoyèrent nombre de délégations au ministre des Finances.

M. YOUNG (Weyburn): Dois-je comprendre que le fait qu'ils devaient acheter la matière première sur un marché jouissant de la protection contribua à faire hausser le prix qu'ils avaient à payer?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Voici tout simplement ce qui en est: le moindre tube ou boyau, ou machine de quel-

que sorte servant à l'extraction du pétrole brut est soumise à un droit de 27½ à 30 p. 100; de plus il faut ajouter la taxe de 5 p. 100 sur les ventes. Si on fait venir ces marchandises des Etats-Unis ou d'ailleurs, il faut verser un droit au trésor du pays, tandis que d'autre part l'exploitant n'est nullement protégé contre la concurrence universelle. Voilà tout bonnement la situation qui nous est faite, et elle est des plus injuste.

M. FORKE: Le point que mon honorable ami veut signaler, c'est que le droit fait monter le prix du matériel employé au puits de pétrole; que ce droit augmente réellement le prix de l'outillage. Est-ce bien cela? Mes honorables amis conservateurs soutiennent que les droits n'élèvent pas le prix, tandis que mon honorable ami de Lambton-Est soutient le contraire.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Parlez-vous du prix du pétrole raffiné?

M. FORKE: Non, du prix de l'outillage.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Personne, ce me semble, n'ira prétendre...

M. FORKE: Quelques honorables députés le prétendent.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): ...plus que ceci, si une industrie jouit de la protection le prix du produit est d'ordinaire moins élevé; voici, par exemple, ce qu'il est advenu d'une fabrique de voitures dans la ville que j'habite: il y a quelques années elle bénéficiait d'un droit protecteur de 25 p. 100, le Gouvernement actuel le réduisit à 17½ p. 100, puis finalement à 10 p. 100. Or, dans ce cas-ci, le prix des voitures s'est accru du double de ce qu'il était sous le régime d'un droit de 25 p. 100, et la fabrique est inactive. Elle est là inactive dans ma propre ville. Elle employait des centaines d'hommes représentant deux cents familles et nous pouvions écouler un peu notre marchandise dans les environs. C'est l'état de choses qu'invoquent à l'appui de leur prétention mes honorables amis tenants du libre-échange.

M. YOUNG (Weyburn): Elle pourrait rouvrir ses portes si les prix étaient plus élevés.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Si les fabricants recevaient une protection raisonnable, je ne doute pas que la fabrique ne pût reprendre ses opérations. Dans le cas de l'industrie pétrolière, vous ne pouvez compter fermer les puits et les ouvrir ensuite comme vous feriez d'une fabrique ou d'un autre établissement; quand vous les fermez, c'en est pour ainsi dire fini de leur exploitation.

M. BROWN: Cela dépend de la personne que le bât blesse.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Pas nécessairement. Nous ne voulons pas que quelqu'un soit atteint, nous voulons la collaboration de tous. La population de l'Ontario et du Canada en général a traité assez équitablement nos amis de l'Ouest, c'est indéniable. Par ailleurs, nous demandons aux gens de l'Ouest qui, tel l'honorable député qui vient de s'asseoir (M. Donnelly), sont disposés à éliminer toute industrie au pays pour vivre...

Quelques VOIX: Non, non.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): ...de s'arrêter et songer au reste du Canada. L'honorable député dit: "abrogez les droits". Que feriez-vous?

M. EVANS: L'honorable député peut-il nous dire quel traitement de faveur l'Ouest a reçu de la Chambre

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je l'ai déjà indiqué à l'honorable député. Il sait fort bien que les chemins de fer canadiens tranportent le blé à un prix de 5 à 15c. par boisseau de moins que les chemins de fer américains.

M. FORKE: Non.

M. HOWDEN: L'honorable député prétend-il que les chemins de fer ne réalisent pas un bénéfice sur le transport du blé de l'Ouest canadien?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Non.

M. HOWDEN: Où recueillent-ils leurs bénéfices durant le transport du blé?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Leur rapport fait foi que l'exploitation se fait sans cesse à perte dans ces sections.

M. ROSS (Moose Jaw): Si vous demandez aux chemins de fer à combien revient le transport d'une denrée quelconque sur leur réseau, ils peuvent fournir des chiffres établissant qu'ils sont en déficit sur le transport de toutes.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Ils savent et ne craignent pas de dire que l'exploitation de ces sections aboutit à des déficits.

Depuis que le ministre actuel des Finances dirige son département, il a reçu les observations les plus énergiques, des listes interminables de faits et de chiffres d'où il ressort que cette industrie est placée dans une situation qui empêche une exploitation à bénéfice. Il est vrai que plusieurs producteurs de pétrole brut cherchent encore à poursuivre l'entreprise, mais ils font simplement l'extraction

à perte. Des centaines de puits ont été fermés et abandonnés, plusieurs concessionaires ont cessé l'exploitation, et plusieurs autres producteurs suivraient leur exemple, s'ils ne croyaient pas que le jour est proche où cette industrie recevra une aide raisonnable de quelque nature.

M. McLEAN (Melfort): L'honorable député me permet-il de lui poser une question?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Oui.

M. McLEAN (Melfort): Si ces entreprises ne peuvent se poursuivre sans subvention, comment l'honorable député explique-t-il l'énorme mise en valeur actuelle des terrains pétrolifères au Canada par comparaison avec l'époque où il se payait des primes?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): C'est une expansion qui tient tout à fait de la spéculation et se borne au Nord-Ouest.

M. McLEAN (Melfort): Non, pas une spéculation.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Oh! oui, l'industrie pétrolière est une industrie de spéculation.

M. McLEAN (Melfort): L'honorable député sait-il qu'un puits de pétrole bien exploité en Alberta, l'an dernier, a plus que doublé la production de pétrole brut?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je ne trouve pas à redire à cette mise en valeur, mais j'affirme que, dans une large mesure, c'est purement un mouvement de spéculation. Quelqu'un a demandé à un ministre la liste des concessionnaires dans cette région du Nord-Ouest et sa réponse équivalait simplement à dire qu'ils sont innombrables. Je parle des concessions qui permettent à des gens de spéculer sur le développement de cette industrie. Voici une industrie établie, que l'on a exploitée ou que l'on cherche à exploiter, privée de toute protection et en butte au désavantage que j'ai mentionné touchant l'achat du matériel et des instruments d'exploitation. Nous avons demandé au ministre des Finances, s'il veut nous aider, d'abroger le droit sur ces articles, mais il n'en veut rien faire. Que faire en pareil cas?

M. BEAUBIEN: Puis-je poser une question en vue d'obtenir un renseignement?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je ne tiens pas à prolonger ce débat.

M. BEAUBIEN: Mon honorable ami prétend-il que l'abolition des droits sur les machines nécessaires pour l'exploitation de ces puits aiderait celle-ci?

[M. Armstrong (Lambton-Est).]

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Quant à cela, nous pourrions acheter ces appareils en marché libre. Mais je suis convaincu que le ministre des Finances dirait: Si nous admettons ces produits en franchise, nous devrons admettre également ceux d'autres grandes industries comme la tuyauterie Page Hersey, ainsi de suite, et où nous arrêterons-nous?

M. BEAUBIEN: Les machines que vous employez ne sont pas fabriquées en Canada.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Une grande partie de la fabrication se fait en Canada et elles s'emploient beaucoup dans cette exploitation laquelle est une industrie essentielle du Canada et l'une de celles que ce Gouvernement s'est engagé, dans son programme, à protéger. Les honorables députés doivent se souvenir que tous les tubes, parois, pompes, tiges, robinets, bouilloires, machines, moteurs et toutes les choses qui servent à l'extraction du pétrole brut acquittent un droit de 27½ à 30 p. 100, s'il s'en fabrique en Canada, et ce sont les producteurs de pétrole brut qui doivent acquitter ce droit et les taxes de vente. Ce sont les tubes de moindres dimensions qui sont employés en grande partie dans cette région. D'autre part, si les producteurs importent des Etats-Unis, ils doivent verser à la trésorerie canadienne de $30 à $35 pour chaque cent dollars valant de marchandise achetée, alors que leur produit est assujéti à la concurrence de l'abondante production mondiale.

Comparons cette situation du producteur canadien de pétrole à celle du producteur américain exploitant des sources abondantes, et exempt de tout droit à payer sur ses tubes ou autres appareils quelconques destinés à son exploitation, sans taxe de vente à acquitter; tandis que les nôtres sont tenus de verser à la trésorerie canadienne des sommes d'argent représentant dans une bonne mesure ce que coûterait un service de primes. Le ministre des Finances sait cela. On lui a remis états sur états de petites et de grandes compagnies démontrant la vérité de mon assertion, à savoir que les exploitations pétrolières dans cette région font à peine leurs frais actuellement.

Plusieurs foreuses fonctionnaient lors de l'exposé budgétaire de 1924, mais autant que je sache elles sont toutes restées inactives depuis dans cette région. Les foreurs ont dû quitter le pays et la situation est telle que l'exploitation des puits en reste là. Comment le ministre des Finances peut-il s'attendre que l'industrie continue lorsqu'il lui faut payer de $30 à $35 sur chaque achat de matériel dont elle a besoin, et qu'elle n'est pas protégée?

C'est tout simplement impossible. Quelle industrie pourrait résister à pareil état de chose? Où le ministre des Finances veut-il en venir en choisissant cette industrie ou une autre pour la frapper d'une taxe spéciale? C'est une industrie importante. Pourquoi la ruiner?

Nos gens se sont adressé maintes fois au Gouvernement, lui demandant de faire une enquête. Ce changement a été décidé sans le moindre examen, et le ministre s'y obstine en dépit de tous les renseignements qu'il possède. Il a promis à la dernière session d'ordonner une enquête, et M. Russell, l'un de ses propres fonctionnaires, expert en matière de tarif, je crois, est venu dans notre ville dans ce but. Après avoir longuement étudié les besoins et la situation de l'industrie, il a déclaré à Petrolia devant moi et plusieurs autres citoyens, qu'il était venu s'enquérir de l'état de l'industrie croyant qu'il lui serait possible de proposer l'abolition des droits sur à peu près tout ce qui est nécessaire pour cette exploitation. Nous avons demandé l'admission en franchise de tous les articles nécessaires pour l'extraction du pétrole brut, mais, pour une raison ou pour une autre, ce Gouvernement n'a rien fait pour nous.

J'ai demandé au début de cette session une copie du rapport que M. Russell doit avoir fait au ministre des Finances sur ce sujet, et on me l'a refusé comme on me le refuse encore. Pourquoi la Chambre ne connaîtrait-elle pas ce rapport d'un fonctionnaire public ayant fait une étude aux frais du pays? Le public a certainement droit de connaître ce rapport; ce n'est pas un document privé ou confidentiel. Il n'y a rien à cacher à ce sujet. Le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) prétextait aussi le caractère privé du rapport Hume l'année dernière, et l'on constata, lorsqu'il fut déposé, qu'il ne renfermait rien de cette nature. Je demande humblement que le ministre des Finances dépose sur le bureau de la Chambre une copie du rapport Russell. Le ministre des Finances sait que s'il osait le déposer sur le bureau de la Chambre ce serait une condamnation de sa conduite à cet égard, et c'est pourquoi il s'en abstiendra.

En 1924, M. George S. Hume, de la division des travaux d'études géologiques, a fait pour le département une enquête de l'industrie pétrolière. Le rapport de cette enquête a été inclus dans les Débats. Il contient les arguments les plus sérieux en faveur de l'assistance à donner à cette industrie. Je n'ai pas l'intention de faire de longues citations de ce rapport; je me contenterai du dernier paragraphe. Voici comment s'exprime M. Hume:

> Les conclusions des recherches que j'ai pu faire me portent à croire que l'abolition de la prime serait cause de l'abandon presque complet des terrains pétrolifères de Petrolia, du township d'Enniskillen et d'Oil Springs.

Il a présenté dans son rapport les arguments les plus forts en faveur d'un secours à cette industrie mais rien n'a été fait.

M. BROWN: Ce rapport fournit-il quelque indication à l'égard de la productivité des puits?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Oui; si l'honorable député veut se renseigner il trouvera dans le hansard de l'an dernier,—je regrette de n'en avoir pas un exemplaire ici,—des colonnes et des colonnes du rapport de M. Hume qui a été inséré dans les Débats, les diverses exploitations ayant été soigneusement examinées. Les livres des compagnies et tout ce qui s'y rattachait ont été passés en revue et leurs états apparaissent dans les Débats.

M. BROWN: Mon collègue ne m'a pas compris. Se trouve-t-il quelque rapport permettant de faire la comparaison entre le rendement des puits de pétrole du Canada et celui des puits de pétrole des Etats-Unis?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Il existe une grande variété de puits non seulement au Canada mais aux Etats-Unis. Dans ce dernier pays, il y a des puits dont le rendement est de 200, 300, 400 et 500 barils chacun par jour, sinon plus, alors que les nôtres ne produisent qu'une très petite quantité de pétrole. Mais c'est une des industries fondamentales du pays. Si le Gouvernement a l'intention de la voir disparaître, il n'a qu'à continuer comme il le fait aujourd'hui.

Pendant combien de temps encore le ministre des Finances traitera-t-il ainsi l'industrie pétrolière? Les Canadiens endureront-ils encore longtemps la perte de leurs industries, les unes après les autres? Le ministre des Finances est celui qui devrait avoir l'énergie de prendre une attitude à cet égard, mais il ruine cette industrie, et s'il continue, il sera cause que des milliers et des milliers des nôtres prendront la route de pays étrangers pour y trouver du travail à cause de la disparition de nos usines. Il n'est pas sans ignorer sans doute que des milliers de Canadiens ont déjà été obligés de quitter leurs foyers et leur patrie pour chercher quelque emploi ailleurs. Combien d'autres seront obligés de s'exiler avant l'adoption de ce budget? Les quotidiens nous apprennent qu'une foule de nos compatriotes assaillent le bureau d'émigration afin de franchir la frontière. Combien de temps encore les Canadiens auront-ils confiance en un homme qui, tout en occupant la position la plus responsable de la vie publique aujourdhui, livre cette industrie à l'étranger sans faire aucune enquête et sans aucune connaissance de l'exploitation dans laquelle il intervient?

Jusques à quand, le peuple supportera-t-il la soif insensée du pouvoir de ce Gouvernement? "Remettons-nous à la culture", tel est le cri de plusieurs membres de ce ministère et de quelques-uns de ceux qui dictent sa politique. Mais, je le demande au ministre ou à n'importe quel honorable député de la droite, combien d'hommes ou de femmes ont repris la charrue depuis qu'ils ont fait entendre ce cri. D'un autre côté, combien de cultivateurs ont été obligés d'abandonner leurs fermes pour aller se construire un nouveau foyer dans la république américaine; combien d'ouvriers de nos fabriques ont été forcés de suivre leur exemple? Que ces honorables députés visitent ma circonscription et ils verront ce que la politique ministérielle signifie non seulement pour les établissements industriels mais aussi pour l'agriculture, parce que nos agriculteurs sont dépouillés de leur marché domestique. Je me demande parfois si le ministre des Finances se rend compte du tort qu'il cause aux industries du Canada.

Maintenant, j'appellerai l'attention de la Chambre sur une autre industrie de mon comté qui a presque été ruinée. Lorsque ce Gouvernement est arrivé au pouvoir il y avait plusieurs fabriques d'articles pour les puits de pétrole et d'eau à Petrolia. Beaucoup des produits de ces ateliers étaient exportés à l'étranger et ils jouissaient d'une réputation universelle. C'était à peu près la seule industrie importante de cette nature au Canada. Elle existait depuis cinquante ans et avait des représentants en Australie, à Bornéo, aux Indes, dans l'Est africain, en Perse, en Russie et ailleurs. Or, à la dernière session, le Gouvernement a abaissé les droits de 27½ à 5 p. 100 sur les produits de cette usine tandis qu'il a relevé les droits sur le charbon bitumineux, la seule variété de houille que l'on eût l'habitude d'utiliser pour les fins de chauffage et de soudure, de 14c. à 50c. par tonne. Cela veut dire que le Gouvernement a abrogé jusqu'au dernier vestige la protection dont pût bénéficier cette industrie; d'autre part, en relevant les droits sur la houille, l'industrie en question a été ruinée de toutes façons. Comment pouvez-vous espérer qu'un groupe d'hommes d'affaires continue à exploiter une industrie dans les conditions que je viens d'exposer? Aucune enquête n'a été tenue en vue de s'assurer si les modifications du tarif avaient leur raison d'être; nul effort n'a été tenté pour se rendre compte de l'effet que ces remaniements exerceraient sur cette industrie; on l'a supprimée ni plus ni moins. Il n'y a pas encore très longtemps, cette compagnie fournissait du travail à un grand nombre d'ouvriers, chefs de familles, qui tenaient feu et lieu dans la ville que j'habite; un bon nombre de ces ouvriers ont consacré la plus grande partie de leur vie à parfaire leurs connaissances dans cette industrie. Quelques-uns travaillent encore quelques heures par jour, mais sans aucune perspective d'améliorer leur sort tant que le présent gouvernement restera à la direction des affaires. Je me rends parfaitement compte de ce que la présente situation comporte pour ces gens ainsi que les mesures que le Gouvernement a adoptées, depuis les quelques années qu'il dirige les affaires, afin de ruiner l'industrie dans laquelle ils gagnaient leur vie. Monsieur l'Orateur, il faut mettre un terme à ces clameurs insensées en faveur de l'établissement du libre-échange au Canada, sans quoi nous devrons être prêts à faire le sacrifice de toutes les industries pour ainsi dire que nous comptons au pays.

Une autre industrie importante dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ici, c'est celle des lainages. Depuis le jour où le présent Gouvernement est arrivé aux affaires cinquante-cinq fabriques de lainage ont fermé leurs portes au Canada. Des milliers d'ouvriers, qui trouvaient du travail dans ces établissements, ont été jetés sur le pavé et un bon nombre de ces sans-travail ont pris le chemin des Etats-Unis afin de gagner leur vie.

M. BEAUBIEN: Mon honorable ami ne croit-il pas que c'est un peu trop de cinquante-cinq fabriques de lainages pour satisfaire aux besoins de notre population?

M. McGIBBON: Comment ces fabriques ont-elles pu se maintenir en activité auparavant?

M. BEAUBIEN: A cause de la guerre.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): L'honorable député se rend-il compte que nos fabriques ne peuvent fournir qu'une faible proportion de lainages nécessaires à notre population? Avant de terminer mes remarques, j'espère que l'honorable député verra dans quelle situation même nos cultivateurs se trouvent placés en ce qui regarde cette industrie. Dans la région où j'habite, deux fabriques de lainages ont fermé leurs portes depuis la constitution du ministère actuel. L'un de ces établissements avait été en activité constante depuis au delà d'un demi-siècle. Les patrons canadiens paient à leurs employés des salaires doubles de ceux que touchent les ouvriers européens dans la même industrie. Avant longtemps, les bas salaires et la monnaie avilie des pays étrangers de concert avec le tarif insuffisant que nous maintenons en vigueur, auront acculé à la faillite toutes nos fabriques de lainages. Ce n'est cependant qu'un autre

accroc de plus à la promesse de M. Fielding concernant la stabilité du tarif douanier et une autre violation de l'engagement solennel qu'a pris le premier ministre. Quand le Gouvernement cessera-t-il de diriger ses assauts contre certaines industries désignées d'avance? Au delà de 2,000 entreprises industrielles ont fermé leurs portes depuis l'avènement du ministère actuel au pouvoir, tandis que 600,000 Canadiens ont dû s'expatrier pour se procurer du travail. Ce chiffre équivaut à la population de six villes de 100,000 âmes chacune, soit 600,000 bouches à nourrir. Or, voilà que cet élément important de notre marché domestique est transféré aux Etats-Unis. Et s'il faut en juger par les centaines de gens qui ont fait viser leurs passe-ports depuis la date du dépôt du présent budget, un autre contingent de 100,000 jeunes Canadiens se dispose à prendre le chemin du pays le plus protégé du monde. Nos honorables amis, les libre-échangistes réclament à grands cris le privilège d'acheter des Etats-Unis des articles à bon marché. Or, se rendent-ils compte qu'en ce faisant, ils trafiquent avec le pays le plus protégé du monde?

Qu'est-ce qui a permis aux Etats-Unis de fabriquer les produits à si bon marché? La protection que le gouvernement américain accorde généreusement au cultivateur et au manufacturier.

M. McINTOSH: L'honorable député peut-il nous dire quels sont les droits imposés sur les instruments aratoires aux Etats-Unis?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je n'ai pas la liste sous les yeux; en tout cas, je ne vois pas ce que cette question peut bien avoir à faire avec l'industrie des lainages.

M. McINTOSH: L'honorable député a affirmé que les Etats-Unis sont le pays le plus protégé du monde, surtout en ce qui regarde les cultivateurs. Les Etats-Unis imposent-ils des droits sur les instruments aratoires?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je n'ai pas la liste sous la main; je ne suis donc pas en mesure de répondre à la question de mon honorable ami.

J'ai par devers moi, monsieur l'Orateur, deux articles fort intéressants en ce qui regarde l'industrie textile. Je n'ai pas du tout l'intention de prendre inutilement le temps de la Chambre pour lire ces citations; je demande donc la permission de les faire consigner au hansard. Le premier fait la comparaison des importations respectives des Etats-Unis et du Canada pour ce qui est des lainages; le second fait voir les effets de l'abaissement des droits sur les lainages, sous le régime du traité de commerce conclu avec la France. Voici:

Importance de l'industrie textile au Canada

L'industrie textile au Canada, y compris la branche des lainages et tricots qui embrasse environ un quart du rendement de l'industrie dans son ensemble, est bien plus importante que l'on ne s'en rend compte en général.

L'industrie des tissus emploie directement 19 p. 100 de toute la main-d'œuvre industrielle, paye 15 p. 100 du total des salaires et appointements payés par l'industrie, produit 14 p. 100 du total des articles manufacturés et utilise 9 p. 100 de tout le capital industriel placé au Canada.

La valeur totale de la récolte du blé au Canada en 1923 était moindre que celle des tissus fabriqués au Canada. La récolte totale du blé valait $316,934,700 et les tissus fabriqués la même année, $334,439,196. En 1922, la valeur des tissus manufacturés et mis à la disposition des consommateurs canadiens, c'est-à-dire le total produit au Canada et importé, mais déduction faite des exportations, a été de $436,741,893. Ce chiffre est plus élevé que la valeur des produits disponibles d'aucune autre industrie des sept groupes qui divisent les industries manufacturières, sauf celle des produits végétaux manufacturés. Ces chiffres sont des statistiques du gouvernement.

En 1923, il y avait 1,817 manufactures de tissus au Canada représentant des capitaux de $283,248,204; employant directement 92,669 ouvriers, payant $81,244,205 et produisant des marchandises évaluées à $334,439,196. Le montant des matières premières achetées a été de $176,445,427, dont une grande partie a servi à payer des ouvriers dans d'autres industries canadiennes, comme les fabriques de savon, d'empois, de boîtes en carton, les imprimeries et l'élevage des moutons. Au cours de l'année financière terminée en mars 1924, qui est approximativement l'année civile 1923 on a importé au Canada pour $40,611,749 de fibres brutes et pour $129,183,911 de tissus fabriqués.

Comparaison des importations de lainages entre les Etats-Unis et le Canada

La raison pour laquelle le Canada perd sa population est démontrée en comparant les importations de lainages et tricots au pays et aux Etats-Unis.

Les chiffres des Etats-Unis proviennent du sommaire mensuel du commerce étranger et les chiffres canadiens des rapports mensuels du commerce du Canada et représentent deux années de calendrier.

Importations	Aux E.-U.	Au Canada	Importations par tête Aux E.-U.	Au Canada
	1923			
Tissus	$21,094,694	$23,688,991	$0 18	$2 78
Tapis	13,952,227	1,732,055	0 11	0 20
Articles tricotés	4,729,376	8,039,228	0 04	0 94
Filés	8,293,506	4,048,965	0 07	0 48
Articles confectionnés	4,397,256	2,903,087	0 03	3 34
Feutres	.....	288,582	....	....
Total	$52,467,059	$40,700,908	$0 43	$4 79
	1924			
Tissus	$20,799,783	$25,030,674	$0 17	$2 95
Tapis	15,152,643	1,732,150	0 13	0 21
Articles tricotés	4,512,869	6,858,974	0 05	0 80
Filés	5,040,088	3,616,323	0 04	0 42
Articles confectionnés	4,160,737	2,406,603	0 03	0 28
Feutres	.....	269,753	....	....
Total	$49,666,120	$39,914,477	$0 42	$4 69

Effet du tarif réduit sous le régime de la convention de commerce avec la France

Les droits de douane peu élevés accordés par le Canada à la France sous le régime de la convention de commerce ont été mis en vigueur en septembre 1923.

Les importations totales de lainages et d'articles tricotés au Canada, de la France pendant les douze mois précédant septembre 1923, c'est-à-dire avant la mise en vigueur des droits réduits, se sont chiffrées à $1,439,748. Durant la période de 12 mois finissant en septembre 1924 et 1925, les importations de France se sont élevées à $3,246,813 en 1923 et $3,156,234 en 1925, soit une moyenne de $3,151,523 pour chaque année suivant la réduction des droits.

Les factures françaises sont encore évaluées à la valeur du change pour le franc déprécié quand on impose le droit. En d'autres termes, la réduction des droits canadiens a doublé la concurrence venant de la France, les droits étant abaissés, bien que la concurrence soit déjà aidée injustement par la dégradation économique progressive de ce pays. Pendant les années financières finissant en mars, les importations de lainages et articles tricotés de France ont été comme suit:

1922	$ 699,838
1923	1,020,122
1924	2,061,935
1925	3,284,976

On doit aussi se rappeler que sir Henry Whitehead, président de la chambre de commerce de Bradford s'est vanté que les droits réduits accordés par le Canada à la France ont été le levier qui a permis à sa chambre de commerce et à la chambre de commerce de Ruddersfield de faire réduire le droit de 10 p. 100 sur des articles semblables venant de la Grande-Bretagne.

Or, intimement lié à l'industrie des lainages du Canada, nous avons l'élevage des moutons. Il y a beaucoup de beaux moutons dans mon comté et beaucoup de cultivateurs sont très fiers de ce qu'ils ont accompli sous ce rapport. Si le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) voulait moins s'occuper de faire disparaître le tarif et donner plus d'attention à l'élevage des moutons, comme à d'autres occupations qui sont de son ressort, cela vaudrait mieux pour son ministère et, incidemment, pour le progrès agricole du Canada.

L'hon. M. MOTHERWELL: Que suggère mon honorable ami?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je présenterai une suggestion en terminant mes observations au sujet de cet article. A l'exposition internationale de bétail de Chicago des moutons élevés au Canada ont enlevé tous les prix et obtiennent un semblable succès tous les ans; cela prouve bien que nous pouvons élever des moutons. Cela prouve que le Canada sait s'y prendre et que la laine est bonne. Et, cependant, nous n'avons que 2,600,000 moutons, alors que la Grande-Bretagne en a 25,000,000 sur sa superficie réduite. Je voudrais que le ministre de l'Agriculture écoute ceci, car c'est intéressant. Aux Etats-Unis, il y a plus de 40 millions de moutons, soit une augmentation de 1,358,000 en un an, tandis qu'au Canada leur nombre a diminué de 400,000 depuis que le Gouvernement est au pouvoir.

Un MEMBRE: Quelle en est la raison?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je laisse au ministre de l'Agriculture le soin de le dire. En Autsarlie il y a 80,000,000 de moutons, tandis qu'il n'y en a que 2,600,000 au Canada.

M. McLEAN (Melfort): La plupart dans l'Ouest.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Il y a autre chose que je tiens à signaler au ministre de l'Agriculture. Sur les 70 millions de livres de laine employée chaque année au Canada, 15 p. 100 seulement provient du pays même. Nous devrions certainement pouvoir trouver un moyen d'agrandir nos troupeaux et d'aider à remplir cette commande de 70 millions de livres de laine par année.

L'hon. M. MOTHERWELL: L'honorable député sait très bien que la laine que nous importons n'est pas de la même qualité que celle de nos moutons.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le ministre sait fort bien que 15 p. 100 sur 70 millions de livres représente un chiffre si petit que cela ne vaut guère la peine d'en parler. On pourrait facilement produire dans le pays même les trois quarts de ce dont on a besoin. Le Gouvernement a abaissé à ½c. par livre les droits sur le mouton et l'agneau australiens, inondant ainsi nos marchés de ces produits. Le mouton et l'agneau canadiens donnent une viande d'une qualité et d'un goût insurpassable, et il n'est pas nécessaire d'importer ces viandes de l'extérieur. Pourtant on a récemment abaissé les droits de 3c. à ½c. par livre pour encourager la vente au Canada de viande d'agneau et de mouton d'Australie.

M. McLEAN (Melfort): L'honorable député voudrait-il dire à la Chambre combien on a importé de viande de mouton l'an dernier, comparativement à 1921 et 1922?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je n'ai pas les chiffres sous la main.

M. McLEAN (Melfort): Ils se trouvent dans le même ouvrage où l'honorable député a puisé ses autres chiffres.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je cite simplement des faits que je suis prêt à prouver.

Il y a une autre industrie dans ma région à laquelle les agriculteurs s'intéressent particulièrement: c'est l'industrie betteravière. J'ai déjà dit que cette industrie n'avait pas

été traitée comme il faut par le Gouvernement; j'ajouterai quelques observations à celles que j'ai déjà faites. Sans enquête, ni avertissement, le ministre des Finances a abaissé le droit sur le sucre raffiné de ½c. par livre. Aussitôt cette réduction effectuée, les grandes raffineries de Wallaceburg et de Chatham ont notifié aux milliers de cultivateurs, qui comptaient sur cette industrie pour vivre, que le prix qu'ils recevaient serait diminué de 50c. par tonne. L'honorable député de Kent, (Ont.), (M. Chaplin) a dit à la Chambre encore hier, quel a été l'effet de cette réduction dans sa région. Il nous a dit qu'il y a quelques années, avant que le Gouvernement modifie le tarif, il y avait dans sa circonscription 40,000 acres de betteraves à sucre, dont les cultivateurs retiraient $4,000,000; en ajoutant $2,000,000 pour la main-d'œuvre des fabriques, cela faisait un total de 6 millions de dollars qui se dépensait dans cette circonscription. L'an dernier, la superficie était de 30,000 acres et notre honorable collègue nous a dit que, cette année, elle descendrait probablement à 20,000 acres. Ma circonscription est voisine de celle de mon honorable collègue de Kent, et tout ce qui touche sa région touche aussi la mienne. Ces cultivateurs ont subi une perte énorme, mais par-dessus tout cela, comme si le ministre des Finances voulait décourager encore plus le cultivateur canadien et l'empêcher encore plus le cultivateur canadien et pêcher encore plus de tirer profit de la culture de la betterave à sucre, il a, par les conventions de commerce avec l'Australie et les Antilles, abaissé de 1c. par livre le droit sur le sucre brut venant de ces pays. L'Australie a envoyé, l'an dernier, 26 millions de livres de sucre brut; les Antilles, 17 millions de livres. Ces pays sont maintenant en état de déverser chez nous le sucre brut à un prix inférieur et détruire une autre de nos grandes industries fondamentales.

Voyez un peu dans quelle situation sont placés nos cultivateurs de betteraves à sucre et contre quelle concurrence ils ont à lutter. Dans ce genre de production, presque tout le bénéfice est le fruit du travail pénible,—sarclage, plantation, transport au marché,—qu'impose pendant plusieurs mois à tous les bras de la ferme la culture de la betterave. Si le cultivateur est obligé d'engager des ouvriers, il faut qu'il leur paie $5 à $7 par jour pour ce genre de travail. Ces hommes travaillent le corps penché sur leur houe dont le manche n'a qu'un pied de long; ils restent dans cette position pendant des heures. Comparez leurs salaires à ceux qu'on paie dans les Antilles ou en Australie. Aux Antilles, ceux qui font ce travail appartiennent à la classe la plus inférieure qui existe au monde; ils reçoivent moins de $1 par jour et se nourrissent des aliments les moins chers qu'on puisse trouver. pour eux une poignée de riz constitue un bon repas. Leur vêtement consiste en une salopette avec un bout de ficelle en guise de bretelles et quelque fois même sans ficelle du tout. A la suite de l'abaissement des droits sur le sucre brut importé au Canada et provenant de ces pays, le prix du même article à fléchi en proportion au pays, et il faut attribuer exclusivement au Gouvernement la baisse du prix que les cultivateurs canadiens de betteraves à sucre obtiennent de leur produit.

Si les cultivateurs de l'Ouest peuvent produire la betterave aussi avantageusement que le prétend le ministre,—ce que j'ai été on ne peut plus heureux d'apprendre,—qu'ont-ils besoin alors de protection, pourquoi ne les protégerions-nous pas ainsi que leurs marchés? Il n'y a pas de raison qui nous empêche de produire au Canada presque tout le sucre brut dont nous avons besoin, mais aujourd'hui nous ne produison que 10 pour 100 de ce que nous consommons. Pourquoi ne ferions-nous pas payer aux pays étrangers l'accès à nos marchés? Pourquoi mettrions-nous les producteurs canadiens dans l'obligation de vendre leurs denrées à un prix inférieur et de concurrencer la main-d'œuvre à bon marché des Antilles et de l'Australie? Nous protégeons nos manufacturiers contre cette main-d'œuvre; pourquoi n'étendrions-nous pas la même protection à nos producteurs?

Il y a quelques semaines, j'ai demandé des renseignements sur nos importations de sucre brut à provenance des Antilles, et à la prière du ministre, ma demande fut transformée en ordre de dépôt de documents. En moins de trois jours j'ai reçu, en réponse à une demande de renseignements adressée ailleurs, des détails dont je suis prêt a garantir l'exactitude. Aux Antilles, les ouvriers de ferme sont payés $1 par jour, ce qui est probablement aussi le taux courant en Australie. Des Antilles, le prix de transport du sucre est de 18 cents par 100 livres nettes à Saint-Jean, et de 22 cents à Montréal. A l'heure actuelle, le prix du sucre des Antilles est de $3.25 à 3.30 c.a.f. à Saint-Jean, et 5 cents de plus à Montréal; déduisons de cela 18 cents ou 20 cents pour obtenir le prix au point d'expédition. Aux termes de la convention avec les Antilles que nous sommes à discuter dans cette Chambre de ce temps-ci, le droit sur le sucre de cette provenance sera de 28c. 712 les 100 livres, sur le pied d'une polarisation de 96 degrés, à opposer à l'ancien droit de 45 cents. Je prie les honorables députés de prendre note de ce que je vais dire. Ce nouveau droit accorde au sucre

brut provenant des Antilles anglaises une préférence de 1 cent par livre. On croit savoir qu'il ne sera pas apporté de changement au droit sur le sucre australien, bien que le tarif ne le mentionne pas spécifiquement. Ceci veut dire que les productuers canadiens de betteraves à sucre vendront leur récolte $1 de moins la tonne, et l'on imagine ce qu'ils pensent de cette réduction.

Une autre industrie importante de ma circonscription, c'est celle des produits laitiers et de l'élevage. Par suite des arrangements intervenus avec l'Australie au moyen de cette convention, le ministre des Finances accule cette industrie à une situation des plus précaires. Cette année, le Canada a importé de ces pays 5 millions de livres de beurre, et notre propre marché s'en est trouvé tout désorganisé. Le ministre des Finances n'est pas sans ignorer que si nos cultivateurs avaient été protégés dans ce domaine au cours des quelques derniers mois ils auraient encaissé des centaines de milliers de dollars qui sont allé grossir d'autant les bénéfices des éleveurs et des fabricants de beurre de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

L'hon. M. MOTHERWELL: D'où aurait-on fait venir le beurre?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Nous pouvons fabriquer au Canada même tout le beurre nécessaire à la consommation domestique.

L'hon. M. MOTHERWELL: On ne saurait le faire à un moment d'avis.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Qu'on me permette de poursuivre mes remarques et je vais faire voir d'où viendra le beurre. Le ministre sait fort bien qu'il a ouvert la porte aux produits de ces pays et que par ce moyen, il a obligé nos gens à vendre leurs denrées moins cher qu'ils n'en auraient obtenu si on leur avait reservé le marché intérieur.

Au cours de la discussion sur le discours du trône, le ministre de l'Agriculture nous a dit que cette année nos importations de beurre ne dépasseraient pas le million de livres. A cela nous avons répliqué qu'il faisait erreur. Que pense-t-il aujourd'hui, alors que pour quatre mois de l'année nous en avons importé plus de 5 millions de livres? Compte-t-il que ces arrivages cesseront, ou s'en préoccupe-t-il même pour la peine? Non! Je lui signalerai cette déclaration, datée le 12 avril de cette année, émanant d'une des importantes beurreries de l'ouest ontarien, et portant sur un état de choses que l'on peut constater dans presque toutes les beurreries du Canada:

Avec les expéditions considérables de beurre de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande qui ne cessent de nous arriver, et étant donné qu'à cause du nouveau droit de 12c. la livre imposé par les Etats-Unis, il ne s'exporte plus de beurre du Nord-Ouest canadien, notre marché s'est effondré, ce à quoi nous nous attendions depuis le mois dernier.

Ainsi, la semaine dernière nous vendions à un établissement 100 boîtes de beurre en pains à 45c. ½ f.a.b. Nos clients sont venus nous dire ce matin qu'ils ne pouvaient nous en donner que 42c. ½, et cet après-midi, ils nous informent qu'on leur a offert du beurre, provenant, disaient-ils, de la plus importante fabrique de Toronto, à 41c. la livre, prix de livraison. En fin de compte, nous avons été obligés de leur en vendre 80 boîtes à 40c. ½.

Je vous envoie sous ce même pli une couple de lettres que nous avons reçues ce matin et qui vous feront voir la situation à Montréal et à Toronto.

M. McLEAN (Melfort): Ainsi, ils n'ont pas vendu ces 100 boîtes de beurre? D'après l'honorable député ils les avaient vendues.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Comment pouvait-on les vendre, puisque le prix baissait constamment?

L'hon. M. MOTHERWELL: Le prix a remonté pendant le mois de janvier.

M. ARMSTRONG (Lambton Est): Est-ce que le prix n'aurait pas été plus haut encore sans l'importation de plusieurs millions de livres de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande?

M. FOURNIER: A combien de livres estimez-vous la production du beurre en Canada?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): J'ai déjà fait insérer cette statistique dans le Hansard à l'occasion du débat sur le discours du trône. Je crois savoir que c'est 280 millions de livres. Cette quantité suffirait aux besoins de la consommation nationale.

M. YOUNG (Weyburn): Quel est le droit appliqué aux beurres d'Australie actuellement?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Un c. par livre. Le beurre canadien, si on l'exportait en Australie, y paierait un droit de 8 c. par livre; pour entrer aux Etats-Unis il devrait acquetter un droit de 12 c., car le droit américain a été porté de 8 à 12 c. Et dans quel but? Pour protéger le cultivateur.

M. YOUNG (Weyburn): Et n'avons-nous pas de même élevé le droit canadien sur le beurre d'Australie?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Pas le moins du monde. Notre collègue pense en ce moment à la clause du "dumping". C'est un fait que le Gouvernement, quand il a constaté les envois considérables de beurre australien, a cru devoir les arrêter en leur appliquant la clause du "dumping", mais même le droit du "dumping" n'a pas réussi à empêcher cette importation. L'honorable membre ne croit-il pas que si le marché canadien avait

été protégé par un droit raisonnable, l'Australie et la Nouvelle-Zélande n'auraient pu nous expédier d'aussi grandes quantités de beurre?

M. YOUNG (Weyburn): Nous avons été bien aises d'avoir leurs beurres, parce que nous n'avions d'approvisionnements que pour huit jours.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): C'est votre point de vue. On a dit la même chose en Angleterre, où l'on prétend qu'on n'a de vivres que pour huit jours. Mais notre collègue ne peut pas soutenir cette allégation.

M. McLEAN (Melfort): L'approvisionnement de l'Angleterre se fait sans discontinuer.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Comme les importations de beurre. J'ai par devers moi une lettre de Alex. D. McGillis et Cie, courtiers en denrées alimentaires à Montréal, qui dit, à propos du beurre:

La semaine a été désastreuse, à cause de la chute des prix qui a entraîné des pertes considérables sur les derniers arrivages de beurres de l'Australie.

J. M. Ham, courtier commissionnaire, de Toronto, déclare à son tour:

A la suite de gros arrivages de beurres étrangers et de grandes consignations de beurre frais provenant de l'Ouest canadien, les prix sur tous les marchés ont fait une chute complète. La déroute a commencé à Montréal, lundi et elle s'est continuée les jours suivants.

M. McLEAN (Melfort): L'orateur voudrait-il empêcher le beurre de l'Ouest comme le beurre australien de venir sur le marché?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Pas du tout. Je me réjouis autant que notre collègue de la production considérable de beurre dans l'ouest du Canada. Je suis président d'une compagnie qui fabrique du beurre et qui expédiait autrefois en Colombie-Anglaise et dans le Nord-Ouest de grandes quantités de cette denrée. Je suis content de savoir que l'Ouest en produit maintenant lui-même pour ses besoins, mais dans l'intérêt de la classe agricole du vieil Ontario, je voue demande de nous aider à défendre notre propre marché, afin que nous puissions nous maintenir et payer un prix raisonnable aux cultivateurs.

Pendant que les beurres d'Australie et de Nouvelle-Zélande arrivaient à pleins navires en Canada, la maison Arnold, de Toronto, un des plus grands établissements d'épiceries de cette ville, avait une demi-page dans un journal de Toronto, le 8 avril dernier, pour annoncer la nouvelle suivante:

Le beurre est à six cents la livre plus bas que la semaine dernière.

30,000 livres de beurre de fabrique de la marque Cottage.

Le prix était tombé de six c. par livre. Le beurre annoncé était arrivé d'Australie et de Nouvelle-Zélande, où les cultivateurs ne sont pas obligés d'hiverner leurs vaches laitières dans les étables et à les soigner au foin et à l'ensilage.

L'hon. M. MOTHERWELL: Est-ce que le prix du beurre ne diminue pas toujours à pareille époque de l'année?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Pourquoi le prix diminuerait-il en Canada. Il faut tenir et nourrir les vaches dans les étables, mais en Australie et en Nouvelle-Zélande, on n'est pas obligé de mettre les vaches à l'étable ni de les alimenter comme nous le faisons ici. C'est une des raisons pour lesquelles il faut un droit protecteur.

M. DONNELLY: Quel était le prix du beurre l'an dernier?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): J'ai répondu à bien des questions, mais je ne suis pas une encyclopédie ambulante.

Un mot à présent sur l'industrie de l'automobile, gravement atteinte, elle aussi, depuis l'avènement du ministre des Finances actuel. Non seulement l'industrie de l'automobile a souffert par sa faute, mais la Canadian Manufacturers' Association affirme que mille autres industries qui fournissent les pièces aux fabricants d'autos, ont souffert également. En effet, elles ont vu annuler des commandes, déjà reçues, valant plusieurs millions de dollars. J'ai connaissance personnelle d'une usine qui a annulé des commandes valant un million de dollars depuis le dépôt du budget. Il faut se rappeler aussi que quelque 3,600 agents et propriétaires de garage ont déjà acheté les nouvelles voitures du modèle 1926 et qu'ils ont à peine commencé à se débarrasser de leurs anciens modèles. Il est estimé par des gens qui méritent toute confiance que ces hommes vont perdre, au bas mot, plus de cinq millions de dollars. La vente de voitures automobiles de fabrication canadienne s'est chiffrée en 1925 à 107 millions de dollars; cette industrie occupait au moins 25,000 employés, et, avec les industries connexes, faisait vivre 100,000 personnes. Le tarif a été modifié sans avertissement, sans l'enquête publique qu'on avait promise dans le discours du trône et dans mainte assemblée tenue au cours de la campagne électorale. Je n'irai pas prétendre que les droits sur les autos étaient trop élevés ou trop bas, car franchement je n'en sais rien et je ne puis arriver à le savoir; ni les honorables députés de l'autre côté, du reste, qui n'ont avancé au sujet de cette industrie que ce qu'ils ont appris par ouï-dire. Mais je condamne certainement l'action du ministère qui, après s'être engagé à créer une commission du tarif devant être saisie de tous

ces problèmes industriels, a délibérément abaissé de 40 p. 100 le tarif sur ces objets sans consulter la commission.

Les fabricants d'autos ont soumis une requête raisonnable au Gouvernement, demandant qu'avant qu'il soit donné suite aux propositions budgétaires, cette industrie fît l'objet d'une enquête conduite par la commission qu'on vient de créer. Voilà qui est assurément raisonnable; le Gouvernement ne saurait leur faire la sourde oreille. Ce que je viens de dire est corroboré par un "appel" paru dans *The Labour Leader*, de Toronto, le 23 avril 1926. Le texte en est surmonté d'un gros titre et est imprimé en caractères gras, choses qui témoignent de l'importance qu'on y attribue. Les honorables députés d'en face n'iront pas croire que cette publication s'inspire de mobiles autres que les plus avouables. Voici le texte en question:

Un appel aux membres de la Chambre des communes du Canada

Le *Labor Leader*, au nom des hommes qui travaillent dans les usines canadiennes où se fabriquent les automobiles et les pièces et accessoires d'auto, lesquels hommes sont au nombre d'environ 25,000 ayant à leur charge quelque 100,000 femmes et enfants, vous prie instamment, vous qui représentez les citoyens de ce grand Dominion, de déférer à la nouvelle commission tarifaire l'article du budget relatif au tarif sur les automobiles, et de permettre ainsi à ces ouvriers de faire valoir leurs vues devant les commissaires. Messieurs, oubliez vos partis politiques et tendez la main à ces travailleurs laborieux.

Laissez-moi dire en terminant qu'une des pires caractéristiques du ministère King, c'est que ses remaniements du tarif sont si fréquents et si inattendus que toutes les industries se sentent menacées et vivent dans l'incertitude. Les capitalistes hésitent à inaugurer de nouvelles entreprises industrielles ou à agrandir des entreprises existantes: l'avenir est trop incertain. La création d'une commission tarifaire a laissé croire aux gens que le tarif allait être modifié; le public s'y attendait plus ou moins. Huit jours après la nomination de la commission, le Gouvernement, apparemment sans s'occuper de la commission, et sans enquête, a modifié sérieusement les droits relatifs à certaines industries.

M. DONNELLY: Qu'on supprime le tarif!

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Un honorable représentant de la Saskatchewan dit: "Qu'on supprime le tarif!" C'est toujours la même histoire. L'adoption d'un pareil programme ruinerait nos industries et chasserait nos gens du pays.

M. McLEAN (Melfort): L'honorable député me permettra-til une question? Il n'a cessé de se montrer très affable, très courtois, et je lui en sais bien gré. Voici la question que je voulais lui poser: Comment explique-t-il le relèvement immense de notre production et de notre commerce au cours des quatre dernières années, si toutes les industries du pays ont été ruinées comme lui et quelques-uns de ses amis le prétendent?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il n'y a pas eu de relèvement.

M. McLEAN (Melfort): Mais oui, un relèvement immense.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): L'honorable député qui vient de poser la question sait très bien que le ministre des Finances, dans son exposé budgétaire, a clairement attribué à la Providence le merveilleux développement de ce pays l'an dernier...

M. McLEAN (Melfort): Attribué tout.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): ...et si l'honorable député suit la suggestion du ministre des Finances, il saura pourquoi l'industrie agricole en particulier a réussi à accomplir ce qu'il a accompli.

Pour revenir à ce que je disais lorsque je fus interrompu, je dirai que le fait qu'une commission du tarif allait être créée laissait espérer la stabilité des affaires. Mais si l'on doit ignorer cette commission dans le cas de certaines industries, pourquoi demander son avis lorsqu'il s'agit de toute autre industrie? Pourquoi créer une commission du tarif, avec toutes les dépenses additionnelles qu'elle entraîne, si elle ne doit pas faire enquête et rapport sur toutes les industries?

Le ministre des Finances, adressant la parole à la délégation de l'industrie de l'automobile au théâtre Keith récemment, s'écriait "je ne broncherai pas", avant même d'avoir entendu ce que la délégation avait à dire. Se montrera-t-il aussi ferme avec la commission du tarif?

En terminant, puis-je dire que jamais nous n'avons eu autant besoin d'un tarif stable dans ce pays. Le Canada a besoin de capitaux pour l'exploitation de ses mines et de ses forêts, de ses chutes d'eau et de ses industries, et pour procurer de l'emploi à ses gens. Mais pourquoi les étrangers, ou même nos propres gens placeraient-ils leurs capitaux au Canada lorsque nous avons un gouvernement qui refuse d'accorder une mesure raisonnable de stabilité aux affaires et qui ne jouit pas de la confiance du peuple? Le gouvernement King, en signant des conventions de commerce avec des pays étrangers et en abaissant le tarif, a porté un coup aux industries du Canada et à notre industrie fondamentale, l'agriculture, au moment le plus critique. Tant que le Gouvernement actuel restera à la tête des affaires du pays, nos industries, si elles ne disparaissent pas, seront

toujours dans l'incertitude. Le sort qui a frappé certaines industries en attend d'autres sous le régime actuel, et tant que ce Gouvernement restera au pouvoir nous ne saurions espérer l'amélioration des conditions industrielles au Canada.

M. FRED STORK (Skeena): Monsieur l'Orateur, dans le débat actuel qui dure depuis bientôt quatre semaines, on a discuté presque tous les sujets sous le soleil. On a discuté la question du charbon, les questions qui touchent à la production du blé, de l'huile, des automobiles, de la betterave à sucre, aussi bien que cette sempiternelle question, la convention australienne. Au cours des quelques remarques que je veux faire, je désire présenter à la Chambre un mets nouveau, un peu de poisson. Le poisson, dit-on, est la nourriture du cerveau et comme je représente une circonscription d'un des plus grands districts de pêche du Dominion, je veux consacrer quelques instants à la discussion de cette grande industrie fondamentale.

D'abord, je désire féliciter le ministre des Finances (M. Robb) dans le magnifique budget qu'il nous a présenté. C'est un excellent budget, et j'ai reçu plusieurs lettres et quelques télégrammes des gens de ma circonscription dans lesquels ils se déclarent satisfaits. Ce budget se distingue surtout par sa force. Certains membres de cette Chambre qui sont en mesure de savoir nous ont dit que c'est là le meilleur budget qui ait été présenté depuis vingt-cinq ans. L'amendement qu'on y a proposé est plutôt faible.

Depuis octobre dernier nous avons beaucoup entendu le parti conservateur, et les journaux qui appuient ce parti, parler de la position désespérée et faible du gouvernement King. Les mêmes gens et les mêmes journaux prétendent que le budget actuel est un budget pour fins d'élections. C'est là, je crois, la raison du malaise qui existe chez les honorables députés de la gauche. Le budget est un bon budget pour fins d'élections, c'est un budget avec lequel un parti peut gagner les élections lorsqu'il voudra en appeler au peuple. Les journaux conservateurs et les orateurs de ce parti sur les tribunes publiques ont prétendu que ce gouvernement était très faible. Comment un gouvernement faible peut-il gagner toutes les élections partielles? (*Exclamations.*) Comment pourrait-il améliorer sa position dans la Chambre des communes...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il ne l'a pas encore fait.

M. STORK: ...et devant le pays en général? Si c'est là le gouvernement faible et vacillant dont parlent nos amis les conservateurs, comment a-t-il réussi à réunir assez de force et de courage pour recourir à la clôture dans cette Chambre? Si ce gouvernement est si faible, comment a-t-il réussi à signer des conventions qui augmentent la balance favorable du commerce et notre situation financière dans le monde? Lorsque ce gouvernement est arrivé au pouvoir, en 1921, nous avions une balance défavorable du commerce de 29 millions de dollars. En 1922, nous avions une balance favorable de 6 millions. En 1923, cette balance favorable atteignait 142 millions; en 1924, 166 millions et en 1925, 284 millions. D'après le budget Robb, la balance favorable du commerce s'élève cette année à 401 millions de dollars. Monsieur l'Orateur, comment peut-on prétendre que le Gouvernement est faible et que le régime libéral accule le pays à la ruine et comment les conservateurs peuvent-ils se vanter tellement de la force de leur parti et de leur position, puisque tout ce qu'ils peuvent faire est de proposer l'amendement le plus faible qu'on ait présenté dans la Chambre depuis trente-cinq ans? Le dégrèvement des impôts, la diminution du port des lettres, le magnifique état financier des chemins de fer nationaux et la question des droits imposés sur les automobiles ont été traités longuement. Le droit de douane relatif aux automobiles a causé beaucoup de discussion. Le parti conservateur a toujours prôné un tarif élevé; mais, à mon sens, il doit se trouver dans la position la plus malheureuse, actuellement. Les membres de ce parti ont affirmé au peuple canadien que cette industrie était acculée à la ruine; que, si nous changions le tarif relatif aux automobiles, ses usines fermeraient leurs portes. L'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong) qui vient de reprendre son siège a formulé la plainte habituelle au sujet des effets du dégrèvement du tarif sur les industries du pays. Le parti qui veut absolument sauver le pays en gardant un tarif élevé et en augmentant les droits de douane nous a dit que l'industrie de l'automobile va être ruinée. S'étant institués les gardiens du pays, ils doivent se trouver considérablement rabaissés puisque celui qui fabrique plus d'automobiles que tous les autres fabriquants réunis...

M. NICHOLSON: Où les fabrique-t-il?

M. STORK: Un grand nombre à Windsor. Cet homme affirme qu'il n'a pas besoin du tarif pour son commerce. Il dit que l'industrie n'a pas besoin du tarif douanier et lui-même se prononce en faveur du libre-échange. Il va même plus loin que nous tous. J'ai en mains une dépêche publiée dans le *Toronto Globe* et datée de Windsor le 21 avril, laquelle se lit comme suit:

Henry Ford, le grand fabricant d'automobiles de Windsor, a porté un coup terrible au tarif élevé qui

serait nécessaire pour protéger son industrie canadienne, quand il a dit au représentant du *Globe* dans une brève interview, au quai du traversier de Walkerville, que l'usine de Ford-City serait plus prospère sous le régime du libre-échange.

"Je suis un libre-échangiste", dit M. Ford. "Il ne vous était pas nécessaire de me demander cela", ajouta-t-il. "M. Campbell a dit que l'usine canadienne maintiendra son exploitation et je crois qu'elle serait plus prospère sous le régime du libre-échange que si elle était protégée par un tarif élevé. Je suis un libre-échangiste; c'est tout ce que j'ai à dire."

M. Ford passa la plus grande partie de la journée en pourparlers avec les employés supérieurs de l'usine de Ford-City. Il inspecta chaque département de l'usine, s'arrêtant dans diverses parties pour causer avec les ouvriers.

"Vous pouvez être sûr que ces hommes garderont leur emploi", dit-il à l'un des surintendants de départements.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député pense-t-il la même chose des droits de douane imposés sur les chaussures, les meubles et autres articles?

M. STORK: J'en parlerai plus tard.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans combien de temps?

M. STORK: Il est évident que M. Ford a décidé de continuer son commerce sans le secours du tarif élevé. Dans le budget qui a été présenté à la Chambre le jeudi, 15 avril, le tarif relatif aux automobiles a été dégrevé. L'usine d'automobiles d'Oshawa a fermé ses portes le vendredi, et les membres de notre groupe se sont demandés si la fermeture de cette usine n'avait pas été conseillée par la fameuse commission de stratégistes qui exerce ses activités dans la Chambre. Si j'en juge par les événements qui ont suivi, je suis porté à croire que cette supposition est la bonne. Une nombreuse députation défila dans les rues de la capitale, portant des bannières comme une armée. Les inscriptions de ces bannières énuméraient tous les maux physiques imaginables du pays; mais il en manquait une qui, à mon sens, aurait dû figurer dans la procession, c'est-à-dire une bannière où il aurait été écrit que l'usine d'Oshawa avait été fermée le vendredi pour des raisons politiques et qu'elle serait rouverte le lundi, pour des raisons commerciales. Nous avons entendu beaucoup de prophéties au sujet du sort des industrie qui ont bénéficié d'un dégrèvement du tarif. Le dernier Parlement a réduit les droits imposés sur les instruments aratoires. Cette réduction a fait perdre au Gouvernement la circonscription de Brantford. Les élections ont eu lieu à la fin d'octoble. On faisait de sombres déclarations au sujet du tort causé aux fabricants d'instruments aratoires. Cependant, le 28 janvier, peu de mois après l'élection, le compagnie Massey-Harris, au cours de son assemblée annuelle, a annoncé que le résultat des affaites de l'année précédente avait été le meilleur de toute l'histoire de la compagnie, sauf pour une seule année. Pendant l'année terminée le 30 novembre 1925, l'augmentation des profits nets de cette maison fut de $1,300,000. Le rapport se lit:

L'état financier indique une augmentation de $1,300,000 dans les profits nets pour l'année terminée le 30 novembre 1925. La dette courante a été diminuée de 5 millions de dollars.

M. MACDONALD (Kings): Depuis le dégrèvement, à combien de moins pouvez-vous acheter une lieuse?

M. ROSS (Moose Jaw): Quarante-quatre dollars.

M. MACDONALD (Kings): Le prix est présentement plus élevé qu'il n'était avant la modification du tarif.

M. ROSS (Moose Jaw): Vous pouvez acheter une lieuse dans la ville de Regina moyennant $44 de moins.

M. STORK: Un des grands bienfaits découlant du budget actuel pour le pays, a été de faire rentrer au tombeau le spectre du "présage de mort". On a dépensé beaucoup de temps et beaucoup d'encre dans les journaux pour tâcher de faire croire à la population du Canada qu'il plane sur tout cet immense pays un spectre de mort. Il ne s'agit pas ici de la Colombie-Anglaise; ce spectre n'a pas dépassé la chaîne des Rocheuses. La Colombie-Anglaise ne s'est pas laissée prendre à la campagne menée en vue de répandre l'idée que le Canada s'en va à la ruine simplement parce que le parti tory n'est pas au pouvoir pour diriger les affaires du vaste Dominion du Canada.

Même l'honorable député de Lambton-Est a répété que la convention commerciale avec l'Australie était nuisible. Cette convention a produit les résultats les plus merveilleux pour la prospérité de la Colombie-Anglaise. Je désire citer brièvement un journal que personne, je pense, ne suspectera de sympathie libérale dans cette province. Je citerai le *Vancouver Province*, en date du 3 novembre 1925, précisément quelques jours après les élections générales. Il décrit ce qui va arriver pour l'expansion de la Nouvelle-Ecosse et termine par cette déclaration:

Au cours des quatre années qu'il a détenu le pouvoir, le ministère King n'a pas eu beaucoup d'occasions de servir le pays d'une manière large et pratique, mais la négociation de la convention avec l'Australie est un bel ouvrage dont le mérite doit lui revenir.

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

Reprise de la séance

2e LECTURE

D'un projet de loi (bil n° 95) déposé par M. Heenan, constituant en corporation The Red Lake and Northwestern Railway Company.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BUDGET

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J.-A. Robb (ministre des Finances) l'invitant à se former en comité des voies et moyens, ainsi que sur l'amendement de l'honorable R.-J. Manion.

M. STORK: A la suspension de la séance, monsieur l'Orateur, j'étais à dire qu'au Gouvernement revient le mérite de la prospérité dont jouit présentement la Colombie-Anglaise. J'ai à la main un journal que, j'en suis certains, nos amis de l'opposition ne répudiront pas, c'est le *Mail and Empire*. Il contient une annonce couvrant une demi-page avec ce titre: "Un jeune géant qui se développe encore". Paraissent dans un tel journal, je suis sûr que la Chambre conviendra avec moi que cela devrait avoir pour effet de dépouiller de tout son attirail funéraire ce prétendu défunt Canada que le parti tory désirait tant escorter à sa tombe politique. Après avoir fait voir la prospérité qui règne au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, voici ce qu'on dit de la Colombie-Anglaise:

La Colombie-Anglaise est dans la phase du plus grand développement de son histoire. C'est ce que ressent n'importe quel visiteur aussitôt qu'il descend du train ou du navire dans n'importe laquelle de ses villes petites ou grandes. Ce vigoureux regain de vie nouvelle se manifeste par des placements considérables de capitaux dans la construction et dans le lancement d'entreprises commerciales suscitées par l'exploitation de ses richesses naturelles, en mines, en bois, en pêcheries et en produits de la terre.

C'est là, je crois, exactement la vérité. La Colombie-Anglaise traverse une ère de prospérité merveilleuse. Hier la *Toronto Globe* publiait que court éditorial sous le titre: "Comment cela aide à l'Ouest", et je ne doute pas que la Chambre ne s'intéressera à ce qu'il dit. Voici:

S'il est besoin une fois de plus de justifier la convention commerciale de faveur conclue entre le Canada et l'Australie, on n'aurait qu'à constater l'impulsion qu'elle a donnée à l'industrie de la pâte de bois et du papier en Colombie-Anglaise. A cause du marché australien que cette convention assure à notre pays, deux nouvelles fabriques de papier à journal ont été établies, doublant le rendement de la province du Pacifique.

L'absence de débouchés a retardé la mise en valeur des immenses richesses de la Colombie-Anglaise. On lui attribue une richesse de plus de 250,000,000 de cordes de bois à pâte, consistant surtout en épinettes, en pruches de l'ouest, et en sapins baumiers. Encore en 1910, il ne se fabriquait pas une tonne de pâte de bois ou de papier dans la province. Aujourd'hui cette dernière vient immédiatement après Ontario et Québec, avec $41,000,000 placés dans cette industrie, donnant du travail à plus de 2,500 personnes. Les deux fabriques en activité ont un rendement de 200 tonnes de papier à journal par jour, et ce rendement doublera quand les deux autres nouvelles usines seront en exploitation. On estime que le rendement de cette industrie atteindra sous peu une valeur de 20 millions par année, une bonne partie de ces produits s'exportant en Australie.

C'est une preuve supplémentaire de l'effet bienfaisant du traité avec l'Australie en Colombie-Anglaise. Dans le comté de Skeena, que j'ai l'honneur de représenter, se trouve une des plus belles usines de pâte à bois et de papier de l'Amérique du Nord. Elle est située à Ocean-Falls, et j'apprends par un renseignement digne de foi que les propriétaires entendent agrandir leur établissement.

Le traité avec l'Australie a aussi fourni un débouché aux conserves de poisson de la Colombie-Anglaise. Je proclame que le gouvernement actuel a plus fait que n'importe lequel de ses prédécesseurs pour encourager les pêcheries de ma province. Le budget décrète la mise en franchise du fer-blanc en feuilles utilisé dans la fabrication des boîtes, autre avantage pour l'une de nos industries fondamentales. Le comité de Skeena a une superficie étendue et contient de vastes richesses naturelles, la pêche étant l'une de ses industries fondamentales. A ce propos, permettez-moi de consigner aux Débats quelques statistiques que j'ai reçues aujourd'hui du département de la Marine et des Pêcheries, et dont il ressort que mon comté produit une grande quantité du poisson pris dans la province. Voici la statistique relative au flétan:

Etat indiquant la quantité de flétan pêché dans la province de la Colombie-Anglaise et aussi dans le district n° 2 durant les cinq années, de 1921 à 1925 inclusivement.

Pêche pour la province entière

	Cent livres
1921	325,868
1922	293,184
1923	334,667
1924	331,382
1925	309,598

Pêche du district n° 2

	Cent livres
1921	252,558
1922	252,753
1923	299,092
1924	293,728
1925	287,415

Cela nous donne une certaine idée, monsieur l'Orateur, du rôle important que joue la circonscription de Skeena dans la pêche du flétan en Colombie-Anglaise. Je lirai maintenant les statistiques compilées de la même manière, relativement à la pêche au saumon.

Etat indiquant la quantité de saumon pêché dans la province de la Colombie-Anglaise et aussi dans le district n° 2 durant les cinq années de 1921 à 1925 inclusivement.

Pêche pour la province entière

	Cent livres
1921	842,026
1922	1,509,075
1923	1,514,765
1924	1,965,159
1925	1,711,369

Pêche du district n° 2

	Cent livres
1921	414,773
1922	828,396
1923	819,517
1924	1,087,094
1925	1,033,870

J'ai affirmé que le Gouvernement a beaucoup fait pour développer l'industrie de la pêche en Colombie-Anglaise. En 1922, une commission a été nommée pour s'enquérir de la pêche du flétan et du saumon, et elle a examiné tous les aspects de la question. On a jugé que cette industrie est assez importante, qu'il y a tant d'intérêts en jeu et tant de personnes en cause, qu'au lieu de faire venir tous ces gens à Ottawa une commission ferait le tour de la province et étudierait la situation sous tous ses angles. L'enquête de la commission a fort bien réussi, elle a siégé dans toutes les parties de la Colombie-Anglaise, elle a interrogé 191 témoins et a déposé un rapport adopté par le gouvernement du jour. En conséquence, celui-ci a réduit de $500 à $20 l'impôt sur les fabriques de conserves, de $300 à $20 l'impôt sur les seines en bourses, de $50 à $20 l'impôt sur les dragues et il a aboli la taxe d'un demi-cent par poisson pris à la seine. Ce seul article a valu un énorme accroissement de revenus aux pêcheurs. Le Gouvernement a réduit le prix du permis de $5 à $1, il a réduit le droit sur les moteurs des bateaux de pêche, il a placé la ficelle et les engins de pêche sur la liste des produits en franchise, il a autorisé l'emploi des bateaux à essence...

M. SHORT: Puis-je poser une question? Les filets et les engins de pêche n'ont-ils pas toujours figuré sur la liste des produits en franchise?

M. STORK: Je crois que non.

M. SHORT: Je crois que oui. Vous constaterez que les engins de pêche de tout genre figurent depuis plusieurs années sur la liste des produits en franchise.

M. STORK: Je crois avoir raison. En tout cas, l'usage des embarcations à essence a été autorisé pour la première fois sur les rivières Nass et Skeena. Auparavant, la vieille méthode était en usage, tandis que l'emploi des bateaux à essence était permis sur le Fraser et dans d'autres parties de la Colombie-Anglaise. Au nord, les pêcheurs étaient encore contraints de s'en tenir au mode de pêche suivi sur la mer de Galilée voici deux mille ans. Il leur est maintenant loisible d'exercer leur métier en sécurité dans un canot à essence moderne. Le Gouvernement a aussi réservé l'industrie de la pêche aux blancs et aux indigènes de race indienne. En 1923, le prix du permis de pêche pour d'autres que les blancs et les Indiens indigènes était diminué de 40 p. 100; l'année suivante, il subissait une nouvelle diminution de 15 p. 100, et j'entrevois maintenant le jour où la pêche sera du domaine exclusif des blancs et des Indiens indigènes.

Quant à la pension de vieillesse, monsieur l'Orateur, je ne connais personne qui s'en réjouisse autant que ces pêcheurs qui gagnent si péniblement leur vie sur la mer. La pêche est une occupation qui vieillit vite son homme, particulièrement dans les eaux orageuses et rocheuses de la côte nord du Pacifique, et ils apprendront avec joie qu'un système de pension à la vieillesse doit être mis en vigueur.

Nous eûmes, monsieur l'Orateur, une élection en 1911 à propos d'une convention réciprocitaire, mais la véritable question en jeu fut oubliée, alors que nos honorables amis de l'opposition prirent pour mot d'ordre: "Ni troc ni commerce avec les Etats-Unis". Nos amis du Sud entendant ce refrain finirent naturellement par se dire: "Eh bien soit, ni troc ni commerce avec les Canadiens" et en conséquence nous avons le tarif Fordney. L'on nous a bien rebattu les oreilles depuis quelque temps avec la politique "de brique pour brique", mais il me semble que cela finit à coup de brique et que les premiers atteints en pleine poitrine sont les pêcheurs de la circonscription de Skeena. Le tarif élevé n'a pas de partisans dans le comté de Skeena. Je viens de faire insérer au compte rendu des Débats un état de la prise extraordinaire de flétan dans les eaux du nord du Pacifique et les pêcheurs de flétan sont des libre-échangistes; le tarif élevé n'est pas leur fort. Ils envoient une grande quantité de ce flétan aux Etats-Uni principalement par les wagons glacières des chemins de fer nationaux, ce qui contribue considérablement à l'accroissement des revenus de ceux-ci puisque chaque wagon-glacière rapporte approximativement $1,000 dans le transport du poisson.

Mais le pêcheur canadien se trouve à souffrir de la situation sur le marché américain où le flétan se vend à l'enchère: on lui paye son poisson 2 cents de moins que le flétan du pêcheur américain, l'acheteur lui déduisant 2 cents par livre en prévision du droit à payer. Ce droit de 2 cents est donc une question fort d'actualité depuis quelques temps pour nos gens. Des négociations se poursuivent à ce sujet et nous souhaitons vivement qu'elles aboutissent à l'abolition de ce droit.

L'amélioration dans l'industrie de la pêche a déterminé la construction de conserveries nouvelles dans le nord du comté de Skeena, de même que l'établissement récent par le ministère de la Marine et des Pêcheries, d'une station biologique pour l'observation de la vie des poissons, et dans l'intérêt général de ce commerce. L'on y a découvert des nouvelles familles et de nouvelles variétés de poissons. J'habite dans le nord du comté depuis longtemps, et la Colombie-Anglaise depuis trente-sept ans près, et il y a des variétés de poissons dont je n'avais jamais entendu parler encore. J'ai découvert l'automne dernier encore une industrie nouvelle, une nouvelle conserverie de moules, installée dans une petite ville appelée Tow-Hill. En fait de moules ce que nous connaissons surtout, c'est la coquille qui jonche les grèves mais celle-ci, que l'on met en conserves à Tow-Hill, est une nouvelle, l'aristocrate de la famille des moules, ce me semble. Sa coquille qui ressemble assez à un étui à lunettes en écaille de tortue dont se servent les hommes, est mince comme du papier, d'un beau fini et d'une belle couleur, mesure à peu près 7 pouces en longueur et 1¾ pouce en largeur et elle est ronde aux deux bouts. Elle est très belle au regard. Et la moule est si bonne que la demande en est illimitée. C'est quelque chose de tout à fait nouveau et une autre preuve de l'importance des recherches scientifiques, de même que de l'initiative de la population de cette région.

J'ai découvert en même temps que Tow-Hill possède une des plus belles grèves que l'on puisse voir au monde. Je connais les grèves de la Californie, celles de Blackpool et d'Ostende, et je ne crains pas dire que du côté nord des îles de la reine Charlotte se trouve une grève de cinquante milles d'un sable aussi dur qu'un pavé de ciment, la plus belle piste naturelle qu'il soit possible de trouver n'importe où. Cinquante, même cent automobiles pourraient y courir à l'aise, sur une distance de cinquante milles, et je suis certain que le désir d'amener des touristes et de faire prospérer les chemins de fer nationaux déterminera sir Henry Thornton, une fois qu'il connaîtra la localité et décidera de faire quelque chose pour la région, à fournir un meilleur service de navigation entre Vancouver et l'Alaska, via les îles de la Reine Charlotte. Cette grève dont je parle est l'un des plus grands avantages naturels que possède tout le nord de cette région. Si Burns ou Byron avaient visité cet endroit, il serait intéressant de lire la description qu'ils en auraient donnée. Pour moi c'est une des merveilles du continent de l'Amérique du Nord.

Il y a dix-sept ans, dans la ville de Prince-Rupert, sir Charles Rivers Wilson, alors président du chemin de fer du Grand-Tronc et de sa ligne filiale, le Grand-Tronc-Pacifique, a prononcé une discours dans lequel il a dit qu'il regrettait son âge avancé, mais que, même à cet âge, il espérait voir la réalisation du projet du Grand-Tronc-Pacifique. Il a ajouté qu'il espérait être témoin du commerce des prairies de l'Ouest sortir par le port de Prince-Rupert et les richesses de l'Orient arriver au Canada par le même port. Il y a longtemps que ce grand vieillard dort de son dernier sommeil. La défaite de sir Wilfrid Laurier en 1911, la mort de Charles M. Hayes, le changement de ministère en 1911, le poids de la guerre, le coup fatal porté au Grand-Tronc-Pacifique par Mackenzie et Mann, tout a contribué à suspendre le progrès du Canada. De 1911 à 1921, il y a eu une période de stagnation, mais, sous la direction du premier ministre actuel, et grâce au génie de sir Henry Thornton, le Canada commence à prospérer de nouveau, et, vu l'amélioration énorme du National-Canadien, comme nous l'avons constaté par le budget, vu aussi celle du Grand-Tronc-Pacifique, nous voyons briller devant nous un avenir plein de promesses. Avant de reprendre mon siège, je dirai quelques mots d'un sujet qui a donné lieu à beaucoup de commentaires des moins favorables durant la dernière campagne électorale. Tous les journaux tories du pays, tous les orateurs conservateurs qui se sont fait entendre sur les tribunes politiques, ont mis au nombre des crimes du gouvernement de Mackenzie King la construction de l'élévateur de Prince-Rupert. Même à la récente élection complémentaire de Middlesex, si je suis bien renseigné, l'honorable député de Fort-William (M. Manion) a profité de cette occasion pour mettre ce sujet de nouveau sur le tapis. Nos amis les conservateurs, qui ont si violemment dénoncé ce projet, devraient se rappeler que moins de trois mois après leur arrivée au pouvoir en 1911, leur premier acte dans cette ville exécrée de Prince-Rupert fut d'exproprier de leurs propres amis 100 pieds de largeur sur la Troisième avenue, au prix de $95,000 fixé par leurs propres arbitres. Puis, dans le roc solide, ils ont ciselé un sous-sol à un coût additionnel de $25,000. Nous avons un climat très humide dans cette partie du pays, et cet hôtel des postes était situé de telle façon qu'il servait de rigole pour les terrains adjacents, de sorte que ce sous-sol était toujours rempli d'eau. Alors nos loyaux amis, qui pensent tant de bien de Prince-Rupert, ont installé une pompe électrique opérée par un de leurs partisans. Cette pompe était à l'œuvre jour et nuit et ceux parmi nous dans cette région septentrionale qui faisions de mieux pour ne pas nous laisser abattre durant les heures sombres de la guerre repre-

nions courage en entendant les patriotiques pulsations de cette machine des tories qui pompait l'eau dans la cave ministérielle. Lorsqu'ils condamnent cet élévateur de Prince-Rupert, ils devraient dire qu'eux-mêmes en 1911 ont donné raison aux citoyens de ce territoire d'espérer qu'ils s'étaient établis en un endroit avantageux. Cet élévateur de Prince-Rupert n'est terminé que depuis sept ou huit semaines. La sciure de bois et les copeaux ont à peine été enlevés que tout est en train. L'élévateur sera utilisé. Le rêve de sir Wilfrid Laurier, le discours de sir Charles Rivers Wilson, et l'espoir de Charles M Hays vont se réaliser. L'élévateur de Prince-Rupert contiendra du grain qui sera exporté en Orient et les navires nous rapporteront les soies du Japon et de la Chine et autres richesses orientales que les chemins de fer nationaux canadiens transporteront à l'Est. La prophétie du grand vieillard qui est couché dans la tombe se réalise rapidement. Elle est consolante pour les pionniers de cette contrée du Nord qui ont tout hasardé, et vivent dans l'espérance de voir l'achèvement du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et d'être témoins de la prospérité qui sera infailliblement l'héritage du nord de la Colombie-Anglaise.

M. CHURCH: Monsieur l'Orateur, je crois que n'importe quel tarif proposé à la Chambre devrait être basé sur le principe de la protection. A mon sens, une application bien entendue de ce principe résoudra toutes les difficultés économiques du Dominion de Vancouver à Halifax. J'ai confiance dans la protection comme principe et non comme privilège. Je n'ai pas confiance dans la protection pour l'amour des manufacturiers ni des banquiers. Si l'on entend maintenir le principe protecteur au seul bénéfice des manufacturiers et des banquiers, plus vite on l'abrogera mieux ce sera. Pour édifier un Canada uni, j'ai foi dans la protection au bénéfice de toutes les classes de notre population. L'application convenable du principe protecteur accomplira ici ce qu'il a fait aux Etats-Unis; il donnera une solution aux besoins économiques du pays; il sauvegardera nos industries, protégera l'agriculture, la plus grande industrie que nous ayons, et il rendra notre population plus heureuse et plus contente. En adoptant ce programme, nous arracherons une page du grand livre des Etats-Unis. En 1840, nos voisins du sud étaient une nation essentiellement agricole tout comme le Canada au début de notre histoire. Plus tard, les Etats-Unis se rendirent compte de la nécessité d'avoir des industries et ils commencèrent par subvenir à tous leurs besoins. Ils commencèrent, dis-je, par produire tout ce dont ils avaient besoin pour assurer leur propre confort et le résultat, à l'heure actuelle, c'est que les Etats-Unis sont le pays le plus fortement protégé et le plus prospère du monde; ils sont sortis de la dernière guerre en meilleur état, probablement que tous autres belligérants. J'ai remarqué que l'honorable député de Perth-Sud (M. Sanderson), dans le discours qu'il a prononcé ici hier, a déclaré que la province d'Ontario n'est pas tout le Canada. Je ne sache pas que personne ait jamais avancé cette prétention, sauf mon honorable ami de Perth-Sud. Pas du tout; l'Ontario n'est pas tout le Canada, mais cette province constitue l'une des parties du Dominion du Canada en même temps, qu'elle est en train de devenir l'un des plus vastes états de l'Union américaine, étant donné l'exode quotidien de nos fils de l'autre côté de la frontière.

Au delà de 100,000 hommes qui ont combattu pour la défense du Canada et de la civilisation en France et dans les Flandres, ont été forcés de s'expatrier et d'aller chercher du travail aux Etats-Unis. Au point de vue économique, le nouvel Ontario a été annexé aux Etats-Unis. Qu'est-ce qui me fait dire cela? C'est que depuis des années cette région est devenue la terre de prédilection où les millionnaires américains prennent leurs ébats. M. Drury, l'ex-premier ministre progressiste de l'Ontario a concédé à M. Backus, un millionnaire de Milwaukee, un immense domaine forestier, un empire en lui-même. En outre, les mines du nouvel Ontario, qui renferment des richesses minérales comme le cuivre, le zinc, le nickel et ainsi de suite, ont été sacrifiées à vil prix et sont en grande partie la propriété des millionnaires américains. Nous nous sommes aussi, dans une grande mesure départis de nos chutes d'eau; or, c'est un fait notoire que le pays qui se dépossède de ses pouvoirs hydrauliques cesse d'être le maître de son développement industriel. Je n'hésite pas à le prédire, monsieur l'Orateur, l'honorable député de Perth-Sud et ses quelques alliés du groupe progressiste n'occuperont pas longtemps leurs sièges ici s'ils refusent de se rallier à l'inauguration d'un programme qui sera à l'anvantage de la province d'Ontario. Il serait grandement temps que la vieille province d'Ontario eût ici son groupe d'intransigeants qui seraient toujours pour se porter à son secours chaque fois que les circonstances le nécessiteront. Je l'ai déjà fait observer et je le répète, la province d'Ontario a con-

tribué 44½ p. 100 de la somme totale nécessaire à l'administration des affaires du pays, ainsi qu'il suit:

Contribution en espèces	$155,936,028
Subvention	2,642,611
Contribution nette	153,293,416
Population	2,933,662
Contribution par tête de la population	$52 21

Mes honorables amis verront que j'ai raison lorsque je soutiens que l'Ontario contribue 44½ p. 100 de la somme totale nécessaire à la gestion de la chose publique. Et qu'est-ce que la province d'Ontario reçoit en retour? Rien, si ce n'est le privilège d'acquitter des impôts. Voilà tout ce que nous obtenons en retour. Et si l'on décide d'égaliser les tarifs de transport, ce remaniement s'opère aux dépens de l'Ontario. Considérons donc pour un instant les importantes entreprises industrielles qui sont réunies dans les limites de la ville de Toronto et de la banlieue. On y trouve non seulement de grandes industries manufacturières en pleine activité, mais aussi des maraîchers et des agriculteurs adonnés à la culture mixte aux portes mêmes de la ville reine. Cependant, ces grandes industries ne bénéficient d'aucune protection. Je le répète, le temps est arrivé pour ainsi dire où l'Ontario devrait compter ici son groupe d'intransigeants lesquels surveilleraient constamment les intérêts de la grande province.

L'honorable député de Toronto-Nord-Est (M. Baker), qui a pris la parole hier soir, a insisté sur la nécessité d'apprendre le français. La population d'Ontario aime beaucoup ses concitoyens de la province de Québec. Quiconque désire apprendre le français dans l'Ontario a toutes les facilités de le faire puisque cette langue est enseigné dans nos écoles supérieures et nos universités. Les gens de Toronto ont un faible pour leurs concitoyens franco-canadiens de la province de Québec. Soixante-six milles jeunes gens de Toronto ont montré sur les champs de bataille l'amour qu'ils professaient pour la France; ils ont aprris le français en suivant les cours de 1914 à 1918. Ces jeunes gens ont fait preuve de patriotisme et d'une estime pour la France dont le souvenir ne s'effacera jamais.

Il n'y a pas de villes au Canada où le français soit plus hautement prisé qu'à Toronto; nous respectons la glorieuse race française vers laquelle les regards de tous les peuples civilisés étaient tournées durant la dernière guerre; les terribles souffrances et les épreuves qu'a endurées la France vivront dans l'histoire à titre d'exemple du patriotisme le plus sublime.

Il est temps de veiller aux intérêts de la province d'Ontario. Nous ne demandons rien d'extraordinaire, mais nous refusons d'être porteurs d'eau et scieurs de bois pour les autres régions du Canada. Pendant près de trois mois la province n'a pas eu de ministre dans le cabinet fédéral. Il est vrai que nous avons aujourd'hui un jeune représentant dans le personne du ministre du Travail (M. Elliott). J'ignore quels devoirs administratifs il doit remplir aujourd'hui, parce que les pouvoirs du ministère du Travail ont été en grande partie supprimés par la décision touchant la loi des différends industriels. Si ce portefeuille est tout ce que la province d'Ontario peut obtenir comme représentation dans le cabinet, ce n'est pas grand'chose. Néanmoins, nous ne pouvons pas compter sur beaucoup tant que le Gouvernement actuel conservera le pouvoir. Il est à peu près temps que les divers groupes de la Chambre s'unissent afin de veiller aux intérêts de l'Ontario. La charité bien entendue commence par soi-même, et il est temps que l'honorable député de Perth-Sud cesse de parler de l'Ontario.

Pour établir une comparaison, permettez-moi d'indiquer ce que la province de la Saskatchewan verse en revenus. Je cite les chiffres comme je l'ai fait au sujet de la province d'Ontario.

Contributions	$4,753,158
Subvention	1,901,061
Contribution nette	2,852,097
Population	757,510
Contribution par tête de population	$3 76

Soit ⅛ p. 100 de ce qu'il faut pour faire marcher les affaires du pays. Quelle est la représentation de la Saskatchewan dans le cabinet? Elle a le ministre des chemins de fer (M. Dunning). J'ignore ce que le ministre des Chemins de fer doit accomplir pour le moment. Autrefois, quand les appels sur des questions de chemins de fer étaient portés devant le Conseil privé du Canada, le ministre des Chemins de fer avait quelque chose à faire. Mais ses pouvoirs lui ont été enlevés et donnés soit à la commission des chemins de fer soit à sir Henry Thornton. Celui-ci ne reconnaît pas le ministre des Chemins de fer. Il fait lui-même partie de la législature. L'autre jour, à Boston, il a dit qu'il n'y avait au monde que trois catégories de gens, les Américains, les Canadiens et les étrangers—ignorant que le peuple canadien est britannique avant tout et que ce pays forme partie de l'empire britannique. J'admire le ministre des Chemins de fer pour les succès qu'il a obtenus pendant sa vie. Il est jeune et brillant. A l'ouest des Grands lacs le Gouvernement a un ministre des Travaux publics (M. J. H. King) de la Colombie-Anglaise. Nous avons

le premier ministre (Mackenzie King), de Prince-Albert, et nous voyons aussi le jeune ministre de l'Agriculture (M. Motherwell), de Melville. Le chef des progressistes de l'Ouest l'honorable député de Brandon (M. Forke) est l'adjoint du premier ministre, et nous avons deux députés de Winnipeg qui aident au gouvernement à préparer ses décisions. C'est pourquoi il me semble qu'on devrait faire quelque chose pour l'Ontario. Soyons justes envers cette province et permettons-lui de progresser. Aucune province du Canada ne souffre des maux économiques qui affligent l'Ontario, avec ses industries ruinées, l'instabilité du tarif et le doute dans la situation des affaires, tout cela compliqué par l'exode de la population aux Etats-Unis.

Je désire dire un mot de la protection comme principe. Tant que le monde ne se sera pas davantage remis des maux de la guerre, nous pouvons compter voir des feux qui couvent se ranimer ici et là, dérangeant l'équilibre économique et industriel et, dans ces dérangements, nous devons apprendre à distinguer entre les feux de buissons et les conflagrations. Point n'est besoin d'être économiste expert pour faire la distinction d'une manière suffisamment exacte pour toute fin pratique. Un procédé empirique que chacun peut appliquer est de passer les diverses nations au crible du questionnaire suivant qui, par ordre d'importance, énumère les cinq principaux états de la reconstruction économique:

1. Stabilité du gouvernement.
2. Détermination de la dette.
3. Equilibre du budget.
4. Stabilisation du numéraire.
5. Réorganisation de l'industrie.

En examinant le budget déposé par le ministre des Finances, nous cherchons ces cinq principes cardinaux. Le premier est la stabilité du gouvernement. Avons-nous aujourd'hui un gouvernement stable? Je ne le pense pas. Il ne sait jamais ce qu'il doit faire. L'an dernier, il a déposé deux ou trois budgets. Actuellement, nous n'avons pas de gouvernement stable. Le point suivant est la détermination de la dette du Canada. Quelqu'un sait-il ce qu'est notre dette? Le Gouvernement prétend qu'il existe un surplus et il cite une masse de chiffres. Le ministre nous montre un actif improductif de 40 millions prêtés au National-Canadien et qui ne rapporte aucun intérêt. On arrive à cela par un système de comptabilité. Quand nous l'ajoutons au chiffre de l'autre côté de la page nous trouvons 110 millions. Après cela il y a l'équilibre du budget. Naturellement, cela ne veut rien dire; on peut tout prouver par des chiffres. Vient ensuite la stabilisation du numéraire. A cet égard, il n'a rien fait. Cinquièmement, vient la réorganisation industrielle; il n'a rien fait non plus pour cela. Il est impossible d'intervertir l'ordre de ces étapes, ni d'en éviter une seule. Le succès dans chaque stade dépend entièrement de la réalisation absolue du degré de développement précédent. C'est la mesure d'après laquelle on peut distinguer entre les dérangements qui s'attaquent à la base même de notre édifice économique et les autres qui ne sont qu'un nettoyage des étages supérieures. Comme je l'ai dit, le Gouvernement a échoué sur tous les points.

On devrait prendre pour principe de sauvegarder nos matières premières, au lieu de les exporter aux Etats-Unis qui les travaillent et nous les renvoient sous forme de produits manufacturés. Comme je l'ai déjà dit, le chômage dans notre pays est dû à ce que nous n'avons pas su mettre en valeur nos ressources naturelles et conserver nos propres matières premières. Nous exportons aux Etats-Unis, à l'état brut, une quantité de matériaux que nous pourrions travailleur chez nous. Prenez, par exemple, l'amiante; nous envoyons au dehors pour 6 millions d'amiante brut extrait du sol de la province de Québec et ce produit, une fois travaillé aux Etats-Unis, rapporte environ 75 millions. Nous exportons du mica, du nickel, du bois à pâte, de la houille noire et blanche. Si nous travaillions ou utilisions ces produits dans notre pays, cela procurerait du travail à des milliers de gens. Le Canada fournit 85 p. 100 du mica de l'univers et 95 p. 100 de celui qu'emploient les Etats-Unis, En 1924, le Canada a vendu aux Etats-Unis 112,000 tonnes d'amiante défibré, ce qui est la première opération que l'on fait subir au produit brut. Pour cela nous avons reçu $5,546,000. Une fois travaillé aux Etats-Unis, ce produit a rapporté 70 millions d'amiante de choix et 10 millions d'amiante inférieur. Si nous avions travaillé nous-mêmes le produit brut, ce sont les Canadiens qui auraient touché les 80 millions de dollars.

Le Canada commande le marché universel du nickel. A cet égard il n'y a aucune concurrence à craindre. Nous devrions travailler notre nickel au pays même et procurer ainsi de l'emploi à nos gens. Le Canada fournit 85 p. 100 du nickel du monde entier et la provision entière des Etats-Unis. Le Canada se développe difficilement avec un bas tarif, tandis que les Etats-Unis s'enrichissent avec un tarif élevé, trois fois supérieur au nôtre. Les Etats-Unis ont les trois quarts du commerce de la soie et du commerce du caoutchouc du monde entier; pourtant, il n'y a pas

une once de caoutchouc, ni de soie à l'état brut aux Etats-Unis. Mieux que toute autre chose, un tarif protecteur stimulerait notre croissance et notre expansion.

Personne ne sait mieux que les cultivateurs de grain de l'Ouest combien il est nécessaire de changer notre système. Leur grain s'en va à Buffalo, où il y a maintenant vingt-huit élévateurs; il est moulu là-bas, mélangé avec du grain américain et exporté outre-mer. L'excellent blé dur du Canada perd ainsi son identité. Tout le travail qui se fait dans ces vingt-huit élévateurs de Buffalo pourrait employer 15,000 hommes à Port-Colborne et ailleurs sur le lac Ontario si l'on frappait le blé d'un droit d'exportation disons jusqu'à 45 p. 100. Notre blé serait moulu au Canada et exporté exclusivement par les voies canadiennes. Je suis heureux de voir qu'à cet égard nous faisons quelques adeptes; en effet, l'un de nos collègues à ma gauche a préconisé cette politique.

Nous n'exploitons certainement pas nos ressources naturelles comme nous devrions le faire. Si nous travaillions notre mica et si nous utilisions notre houille et notre énergie électrique, nous pourrions occuper des milliers d'ouvriers. L'an dernier, le Canada a vendu 4,350,000 cordes de bois à pâte aux Etats-Unis, pour lesquelles nous avons reçu $13,000,000; ce produit, une fois façonné, valait $67,000,000. Nous en avons envoyé un tiers en bois brut, un tiers en pâte et un tiers en papier. Nous donnons aussi chaque année 100 millions de dollars aux propriétaires de houillères de Pennsylvanie. Nous pourrions prendre là-dessus 56 millions pour procurer de l'ouvrage et payer des salaires dans les Provinces maritimes, dans l'Alberta et dans le Centre. N'oublions pas que d'un autre côté, le Canada achète de l'extérieur les produits manufacturés provenant de ces matières premières. N'oublions pas que le cuivre est exporté à l'état brut aux Etats-Unis, qui nous le renvoient sous forme d'articles manufacturés valant des millions de dollars. Par exemple, je connais une grande maison de Toronto, qui, à Noël, l'an dernier, acheta 30,000 appareils de radiotéléphonie fabriqués à New-York, Boston et Providence et dont les principales pièces étaient faites de cuivre canadien. L'an dernier, la Grande-Bretagne a acheté environ 14,000 tonnes de cuivre; l'Allemagne, trois fois plus.

Le gouvernement libéral a toujours procédé par à-coups; il n'a rien fait de bon avec le tarif douanier. L'honorable député de Skeena (M. Stork) n'a pas discuté le sujet au point de vue du programme libéral de 1893, car aucun des articles de ce programme n'a été réalisé. Sir Alexander Mackenzie avait dit ceci:

> Il n'est pas de régime qui nous rapproche plus de ce qu'on appelle dans l'histoire du monde l'âge des ténèbres qu'une politique qui repose sur le principe de la protection.

J'appliquerais le principe de la protection à tout le pays. Il ajoute:

> Il n'est pas de politique plus logiquement conforme au progrès de la liberté humaine, ou de plus grande application à cette époque de prospérité exceptionnelle, que la liberté complète dans les échanges commerciaux.

Voici un passage d'un discours prononcé par sir Wilfrid Laurier à la convention libérale de Winnipeg. Il disait:

> Si la politique nationale s'appuyait sur un principe quelconque c'était sur celui qui vise à imposer les vivres du peuple. C'était une politique d'un caractère inhumain et qui tendait à faire accroître le coût des vivres et du combustible. Il est toujours facile de relever les droits parce que cela vous permet d'ajouter encore aux fortunes particulières d'un certain nombre d'individus.
>
> Nous sommes en faveur de la liberté d'action. Je réprouve le régime de la protection qui, à mes yeux, constitue de l'esclavage, oui, de l'esclavage. Et quand je dis esclavage, je l'entends dans le sens qu'on lui attribuait en parlant des esclaves aux Etats-Unis; peut-être pas au même degré, mais au même sens. Je veux parler de l'esclavage auquel sont soumis les citoyens du Canada, et surtout ceux de Winnipeg, qui peinent pour un maître qui leur enlève, non pas la totalité de leurs bénéfices, mais une grosse proportion, la large part même, ce qu'ils gagnent à la sueur de leur front.

Je n'en dirai pas plus long de cette convention, mais sur la question du tarif, les libéraux de ce pays n'ont jamais eu de politique arrêtée depuis que sir Wilfrid Laurier était leur chef en 1897. Les principes du libéralisme dont le très honorable député de Prince-Albert (M. Mackenzie King) fait si grand cas ont conduit à cet état de choses. Ils ont jeté le désarroi dans le domaine économique au pays. Ces principes du libéralisme, si fréquemment prônés par Mackenzie King, il les a fidèlement appliqués à la question tarifaire et il n'en est résulté qu'une feinte dans l'unique but de capter un nombre suffisant de suffrages pour atteindre au pouvoir. M. King, tout comme sir Wilfrid Laurier, n'a jamais songé à assurer la stabilité de notre tarif. Le mouvement progressiste dans l'Ouest canadien a été contrecarré par ses chefs, qui sont libéraux d'abord. Les progressistes sincères ont appuyé le mouvement de protestation contre sir Wilfrid Laurier parce que dernier n'avait pas respecté l'engagement qu'il avait pris relativement au libre-échange. Mais ceux qui se sont constitués les têtes dirigeantes du parti progressiste étaient des hommes pétris d'argile, qui se sont laissés prendre au piège que leur ont tendu les libéraux. Au lieu de s'insurger contre le parti libéral qui seul avait provoqué ce mouve-

ment, les progressistes ont fini par se constituer le principal appui du parti libéral en vue d'en prolonger l'existence. Il n'y a pas plus de différence entre les deux partis qu'il n'y en a entre blanc bonnet et bonnet blanc.

Je suis d'avis que l'on devrait appliquer davantage la politique nationale à notre loi des brevets. Si l'on consulte les bulletins que publie le bureau fédéral des brevets on constatera qu'un grand nombre des brevets accordés sont au nom d'Américains; ils arrivent ici un lundi, et le mardi, ils s'en retournent aux Etats-Unis munis d'un brevet et commencent la fabrication de l'objet breveté. Cela s'applique aux brevets pour inventions de machines et automobiles. Je tiens à signaler à la Chambre le tort et tout le mal que ce régime cause à la main-d'œuvre canadienne et le préjudice qui en résulte tous les jours pour le pays. Nos lois concernant les brevets sont absurdes. Elles favorisent les Américains au détriment des Canadiens. Elles nuisent aux travailleurs du Canada et poussent nos artisans à s'expatrier aux Etats-Unis. Notre loi des brevets est conçue de façon à profiter aux étrangers tandis que nos propres ouvriers souffrent. La majorité des brevets délivrés au Dominion protègent des gens qui habitent à l'étranger où l'on fabrique les objets brevetés que l'on expédie ensuite au Canada, sans que nos ouvriers aient contribué en rien à leur production, ce qui équivaut ni plus ni moins à du dumping effectué à la faveur de notre prétendue loi des brevets. C'est là une piètre loi de brevets pour un pays comme le Canada qui se targue d'une politique nationale. Grâce à la protection que leur accorde ici notre loi du droit d'auteur, les autres pays expédient au Canada des livres, des périodiques, des revues et une masse d'autres imprimés qui ne fournissent aux nôtres en fait de main-d'œuvre que ce qui a trait au transport et à la distribution. Nombre de fabricants d'automobiles, titulaires de brevets, se contentent de faire l'assemblage de leurs voitures au pays et ce sont les ouvriers d'autres pays que l'on emploie à la fabrication des pièces.

On accorde des brevets pour toutes sortes de machines, articles de ménage, effets d'habillement et autres objets qu'il serait trop long d'énumérer, mais on les fabriquent ailleurs. Ainsi, dans le domaine des procédés chimiques pour le raffinage des métaux, on expédie du Canada aux Etats-Unis la matière première que l'on nous réexpédie à l'état fini. Pourquoi ce raffinage ne se ferait-il pas en Canada? La fabrication de tous ces objets comporte, soit directement ou indirectement, l'emploi de main-d'œuvre, mais ce sont les autres pays qui en récoltent tout le bénéfice en la réservant pour leurs propres ouvriers. Je crois savoir que 90 p. 100 des brevets, marques de commerce et droits d'auteurs accordés au Canada le sont à des étrangers qui confectionnent les objets ainsi protégés et nous les expédient ensuite. Ce n'est pas bien agir envers nos ouvriers et nos industriels, et pour peu que cela continue, un grand nombre de nos ouvriers seront sans travail et nos établissements perdront des millions chaque année.

Ces lois sur les marques de commerce statuent que, dans le cas où un individu sollicite et obtient un brevet d'invention, il devra fabriquer en Canada toutes les parties qui composent l'article manufacturé, et elles décrètent de plus que la fabrication de l'article déposé devra commencer dans les six mois de l'octroi du brevet, à peine de déchéance. Le propriétaire aura ainsi un délai suffisant pour commencer les opérations. Je suis convaincu que si le Canada avait une législation comme celle-là, elle offrirait une protection plus complète aux travailleurs et aux industriels; elle favoriserait la création de nouvelles industries et, avec le temps, elle assurerait une plus grande prospérité au pays. Voilà ce que j'avais à dire sur la question des brevets d'invention et sur l'application du régime protecteur.

Je suis d'avis qu'il n'est que juste et que nous avons le droit, par motif de protection nationale, de faire servir le tarif douanier à la défense de notre pays contre l'invasion des produits étrangers, de la même manière que le Canada ferait appel à ses régiments pour repousser l'ennemi qui attaquerait nos frontières. La guerre nous a enseigné une leçon. Si nous pouvions appliquer au temps de paix la leçon apprise durant la guerre, tout serait pour le mieux. Une politique de défense nationale est aussi nécessaire dans la paix que dans la guerre; cette politique a pour objet la protection du peuple, mise au point selon les besoins particuliers de chaque région et provinces conformément à leurs nécessités économiques et à leurs habitudes. En résumé, une politique nationale réglée sur les exigences de l'époque, une politique vivante, capable de s'adapter aux circonstances, voilà ce qu'il nous faut pour unir le Canada. Elle seule amènera l'unité de vues dans toutes les provinces; elle arrêtera l'émigration des Canadiens aux Etats-Unis et facilitera leur retour; elle supprimera les déficits du réseau national; elle favorisera la migration des sujets britanniques dans les limites de l'empire; mettra en œuvre nos matières premières et conservera le magnifique héritage qui nous appartient.

Je suis en faveur d'un tarif comme celui-là, un tarif maximum, non un tarif minimum, un tarif qui empêchera le Canada de tomber au pouvoir des millionnaires américains qui viennent s'y emparer de nos bois, de nos miné-

[M. Church.]

raux, de notre houille blanche, un tarif qui arêtera l'émigration, l'exportation de nos matériaux et les fera mettre en valeur dans le pays pour procurer du travail à nos ouvriers et les garder parmi nous.

Comme la protection a été dénoncée au cours du débat, je veux en dire un mot. De telles attaques humilient un Canadien. Ce n'est pas à cause de l'instabilité du tarif. Comme les choses se passent, le Canada est en train de tomber à un rang insignifiant.

Un orateur a fait allusion au libre-échange en vigueur en Angleterre. Je donnerai l'extrait suivant d'un journal anglais qui montre comment un enfant conduira ce pays:

Londres, 21 janvier.—Un garçonnet fut admis récemment à l'hôpital dans un grand état de faiblesse, causé par la faim. Il avait onze frères et sœurs et le père ne gagnait que 20 dollars par semaine.

Lorsque l'infirmière lui apporta un bol de lait chaud, il demanda avec annxiété combien il pouvait en boire.

The crowds that cheered for Gladstone,
The mobs that roared for Bright
In tariff-hating Manchester,
Home of the Cobdenite—
They never saw the guerdon won
Nor glimpsed the accolade—
A little child has led them
To the triumph of free trade.
He never studied theories
Nor read the master's rule;
He never heard in high debate
The great Manchester school;
The harder school in which he learned
Had whips that racked and flayed
Where hunger taught the meaning
And the glory of free trade.
'Neath their high domes, in lofty halls
Where well-fed thousands sat,
To cheer the self-sufficient fools
Prating of this and that,
They set no limit to the tongue
No boundary to mood—
And now the London urchin
Must set limits to his food!
My lords and gentlemen whose pride
The great Cladstone hath fed,
Ye high and mighty doctrinaires,
By Cobden always led,
Doff all your gorgeous uniforms,
Your tinsel and parade;
Learn ye from this lone youngster's plight
The glory of free trade.

Le libre-échange a-t-il résolu le problème des sans-travail en Angleterre où plus d'un million d'hommes touchent l'allocation de chômage? A-t-il fait disparaître la nécessité de l'assurance contre le chômage? A-t-il empêché l'Angleterre d'être inondée de la camelote allemande? A-t-il fait abroger les lois sur les indigents? Non. L'Angleterre revient rapidement à la protection. Le bill agraire proposé l'autre jour par Lloyd George est une mesure protectionniste.

En ma qualité de mandataire d'une région industrielle qui compte un grand nombre de sans-travail, je crois de mon devoir d'exposer à la Chambre le besoin d'une plus forte protection pour nos industries nationales et d'une loi convenable visant la conservation de nos industries. La doctrine protectionniste a bien des aspects et l'on devrait la moderniser en regard des changements survenus depuis l'inauguration de ce régime bienfaiteur en 1878. J'en suis partisan, non pas par amour de la doctrine même, mais parce que le régime protecteur est indispensable au Canada. On n'a pas à chercher d'excuses pour ce que la protection a accompli en ce pays; je l'appuye par principe, je l'appuye par patriotisme.

Le Canada doit choisir entre la protection et le libre-échange; et les deux régimes sont diamètralement opposés. On ne doit pas considérer la doctrine protectionniste comme intéressant seulement les manufacturiers et les banquiers, ou comme étant avantageuse aux seuls manufacturiers. C'est une grande doctrine économique s'inspirant des principes du patriotisme; une question de vie ou de mort pour nous Canadiens. Les gros industriels qui tentent d'accaparer tous les bénéfices de la protection sont les pires ennemis du régime et font peu de chose pour ce grand mouvement. Ce ne devrait pas être une question de manufacturiers, ni une question de banquiers, ni une question de producteurs de blé, ni une question de coalitions. Il faut remanier le régime protectionniste pour faire face à la situation nouvelle; il faut en étendre la portée. La protection rendra le pays meilleur, notre population plus heureuse et plus contente; grâce à elle, le Canada sera un pays digne des héros qui ont combattu pour lui et qui ne seront plus forcés de s'exiler.

Je suis las de ceux qui, pour gagner quelque avantage, excusent le régime protecteur en le traitant d'expédient. Si la protection n'existe que pour assurer des bénéfices au manufacturier ou au banquier, elle mourra certainement. Comme honnête protectionniste, je me rallie à cette doctrine, non par amour des manufacturiers ou des banquiers, mais par amour du Canada. Pour moi, c'est une question de patriotisme et une question de principe; il s'agit de développer le Canada et d'y faire régner l'harmonie; et ce principe devrait être étendu et maintenu de manière à agrandir, conserver, et développer toutes les provinces du Canada, d'un littoral à l'autre. Je montrerai plus loin comment la protection, la protection adéquate, devrait être renforcie et développée par l'absorption de nouveaux éléments et par la conservation, dans le but de mettre en valeur chacune des provinces selon son développement économique, ses besoins et ses ressources; je démontrerai aussi la psychologie du régime protecteur, appliqué au Canada.

Quarante-sept ans se sont écoulés depuis que le champion, aujourd'hui disparu, de la protection en Canada, sir John Alexander Mac-

donald, inséra pour la première fois dans nos statuts cette grande politique nationale; et le Canada peut dire de sir John Macdonald ce que Rudyard Kipling disait du grand John Bunyan: "La sagesse qu'il nous a enseignée est une prophétie accomplie". Au cours du présent débat il a été question de réciprocité. Elle a déjà figuré au programme libéral; elle a figuré au programme des progressistes et du conseil canadien de l'Agriculture. Tout ce que je puis dire à ce propos, c'est que le libre-échange et la réciprocité avec les Etats-Unis feraient un Lazarre d'un pays dont sir Wilfrid Laurier prétendait avoir fait une nation. Cette proposition ferait voir le Canada de Queenston-Heights, ou celui de St-Julien, de la côte de Vimy, de Passchendale, d'Amiens, et de maint autre champ de gloire, comme un miséreux mendiant la pauvre faveur de la réciprocité ou du libre-échange. Le Canada ne peut point prospérer par la production et l'exportation du blé seulement. L'histoire des Etats-Unis nous en donne la preuve. Dans ce dernier pays c'est la protection qui a été le chemin de la gloire vers la prospérité. Voilà mon opinion sur cette question.

Parland de ce sujet, l'an dernier, j'ai affirmé que le libre-échange tue l'industrie, détruit le jeune rival, puis augmente les prix. Il est absolument incontestable que les importations de provenance américaine constituent une menace de mort pour le Canada. On en a eu la preuve irréfutable en 1925. Des tarifs élevés ont fait le salut des Etats-Unis; toute la prospérité de ce pays est le fruit du régime protecteur. On me permettra peut-être de citer brièvement ce que j'ai dit à ce sujet l'année dernière:

> Toute son histoire le prouve. Les importations de marchandises anglaises ne menaçaient pas les Esatt-Unis en 1844 comme les importations de marchandises américaines menacent le Canada en 1925.
>
> C'est une grande erreur de la part des libre-échangistes de prétendre que les manufacturiers ont toujours besoin de protection et que l'agriculture peut s'en passer. L'erreur est colossale, car ni le commerce, ni la navigation ne peuvent vivre sans être protégé. L'intérêt général d'un pays exige que celles de ses industries qui sont exposées aux coups de la concurrence étrangère doivent être entourées de la protection des lois. Le cultivateur de blé, l'éleveur de troupeaux sont protégés naturellement par leur situation géographique, par l'absence de tout rival capable de venir leur faire concurrence sur place, car il lui faudrait payer des frais énormes de transport, allant de 30 à 100 p. 100 du prix de ces produits, cependant que l'objet fabriqué à l'étranger peut entrer en Canada à 2 ou 10 p. 100 au plus. Ce sont les producteurs de grain et les éleveurs qui sont protégés par l'imposition d'un droit sur les produits ouvrés de l'étranger tout autant que le filateur ou le fabricant de chaussures.
>
> Celui qui prétend que seuls les produits ouvrés bénéficient de la protection pourrait se plaindre avec autant de raison de ce que nous fortifiions Halifax et Québec, mais non pas London et Hamilton.
>
> En l'an grâce 1925, les Etats-Unis tirent le sang du cœur du Canada de la même façon que l'Angleterre était accusée de le faire à l'égard du Portugal, industriellement parlant, en 1844. L'abaissement de notre tarif douanier constitue une excellente affaire pour nos voisins du sud. Le Canada souffre de la concurrence américaine, étant donné que les Etats-Unis prennent avantage de notre tarif peu élevé. Le Canada est devenu le terrain de chasse des millionnaires américains, qui obtiennent des titres en règle à l'exploitation de nos réserves forestières, de l'industrie du bois à pâte et des mines.

Dans toute l'histoire industrielle du Canada, jamais les hommes d'affaires de ce pays et les producteurs n'ont eu plus qu'aujourd'hui besoin de la bienveillante considération de l'administration financière du Gouvernement. Le fardeau écrasant des impôts sur l'industrie constitue une perte et un désavantage pour les hommes d'affaires à une époque où les plus grands efforts sont tentés pour obtenir la stabilité et pour multiplier la production suivant les principes économiques.

L'an dernier, le ministre a présenté contre le dumping une mesure qui aurait aidé considérablement le commerce, mais il a cédé finalement aux instances des libre-échangistes de la Chambre et a retiré la mesure. Il est décourageant de visiter nos magasins à rayons et de voir toutes les marchandises allemandes et américaines offertes en vente à un prix réduit, au détriment de nos produits canadiens. Ce pays est le dépotoir où l'on expédie le surplus des manufactures étrangères. La loi contre le dumping était une loi sage, aux yeux de Laurier et de Fielding, qui croyaient en la nécessité de protéger nos manufacturiers contre toute concurrence injuste. Les marchandises allemandes sont fabriquées dans des conditions qui permettent aux importateurs de les offrir en vente à des prix inférieurs à ceux des produits canadiens. La main-d'œuvre coûte meilleur marché là-bas, les heures de travail sont plus longues et le change tourne au désavantage du manufacturier canadien. Faut-il être surpris alors de ce que l'industrie soit dans le marasme au Canada et que les fabriques ferment leurs portes? Je ne puis comprendre pourquoi nous n'aurions pas une loi contre le dumping au Canada comme il s'en trouve une dans tous les autres pays du monde.

On nous dit qu'il existe un parti travailliste dans ce pays, mais en réalité les gens qui composent ce parti ne représentent pas les ouvriers. M. Gompers, un des chefs ouvriers les plus habiles que ce continent ait produits, était un fort protectionniste, non seulement en principe mais en pratique, et vous ne pourriez trouver aujourd'hui une seule union ouvrière aux Etats-Unis qui appuierait une résolution recommandant la réduction du tarif de ce pays sur les produits manufacturiers ou agricoles. Le résultat est que le parti travail-

liste est une force réelle aux Etats-Unis aujourd'hui et qu'on respecte ses opinions. Le parti travailliste aux Etats-Unis n'est pas un parti politique. Je n'approuve pas les principes des honorables messieurs du parti ouvrier. Nous avons ici deux honorables députés qui prétendent représenter les travaillistes; cependant, ils approuvent la réduction du tarif, l'instabilité commerciale et le libre-échange; au lieu de voter en faveur des ouvriers, ils appuient les libéraux d'abord et toujours. Sir Oliver Mowat était un libéral distingué et un bon premier ministre; il était aussi ami des ouvriers. Ses successeurs, sir William Meredith et sir James Whitney, furent aussi les grands amis des ouvriers. Le mouvement hydroélectrique, si avantageux pour les ouvriers de l'Ontario, fut lancé par le parti conservateur. Le pays s'adresse toujours au parti conservateur lorsque les choses vont mal. Je ne saurais appliquer à ces messieurs de Winnipeg le qualificatif de vice-rois, mais peut-être puis-je les appeler les sous-premiers-ministres. Je voudrais les entendre citer une seule union ouvrière des Etats-Unis qui adopterait une résolution condamnant un tarif élevé. Feu M. Gompers fut toujours protectionniste, et pas une seule législature d'état n'a jamais demandé la modification du tarif actuel. On songe plutôt à l'élever davantage.

Je désire maintenant passer à la question des recherches industrielles. Aucun département de l'Etat n'est plus important au point de vue du développement du pays qu'un département moderne de recherches industrielles. Le Canada compte aujourd'hui un certain nombre des plus grands hommes de science de l'univers. Dans le monde de la médecine, nous avons le docteur Banting, inventeur d'un remède contre le diabète. L'exportation des matières premières n'est rien, selon moi, comparée à l'exportation des intelligences. Allez dans n'importe quelle université des Etats-Unis, dans toute faculté de médecine, et vous verrez que le personnel est en grande partie composé de Canadiens. Nous devrions, dans ce pays, faire quelque chose pour nos étudiants pendant les mois d'été. Au lieu de laisser nos étudiants chercher de l'emploi comme cuisiniers ou comme garçons de table, nous devrions les placer dans les différents départements du Gouvernement où l'on s'occupe des industries ou des sciences, et cela afin de les retenir au pays. L'exportation des intelligences, notre plus précieux produit, se poursuit sans cesse. Presque tous les ingénieurs électriciens sortis de l'université de Toronto, l'an dernier, sont partis pour les Etats-Unis.

Comme l'a dit le premier ministre Baldwin de l'Angleterre, l'industrie a besoin "d'amortisseurs". Il a ajouté que la science ne sauvera peut-être pas l'industrie anglaise, mais qu'elle pourrait constituer un amortisseur pour permettre au pays de traverser la crise. J'ai examiné les résultats des recherches scientifiques au Canada, en Angleterre, aux Etats-Unis et dans d'autres pays, et je m'étonne de constater comme ces recherches peuvent aider chacun. Je regrette de voir le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) quitter la Chambre; il peut penser que je parle trop des recherches scientifiques faites dans son département, mais j'espère qu'on accordera un crédit plus considérables pour ces travaux. Je parlais d'amortisseurs; traitons la question du radio. Cet appareil a presque remplacé le phonographe, mais les fabricants de ce dernier instrument ont été forcés de fabriquer un meilleur produit et il a gardé sa place. L'éclairage électrique a ruiné presque complètement l'éclairage au gaz; mais le manchons à incandescence a sauvé ce dernier. Les compagnies de nickel se contentaient de produire pour les fins de la guerre; mais maintenant, elles fabriquent plusieurs objets d'usage domestique très utiles. L'industrie de la houille est dans un état déplorable: les exploitants de houillères n'avaient pas "d'amortisseurs", car ils croyaient posséder un monopole perpétuel, quand le pétrole et la gazoline ont fait leur apparition. En Grande-Bretgne, aux Etats-Unis, en Allemagne et au Canada, l'industrie de la houille est dans un état déplorable. On pourrait et devrait utiliser les sous-produits du charbon, lesquels procureraient des profits plus considérables que le produit brut; je prédis que, dans vingt ans, chaque houillère du pays produira du combustible liquide. Si l'on en croit les journaux de Montréal, le chemin de fer du Pacifique-Canadien a commandé de nouvelles locomotives se servant de pétrole comme combustible; la voiture à essence ne disparaîtra pas. On met actuellement sur le marché une nouvelle sorte d'essence qui révolutionnera le genre des moteurs d'automobiles. L'azote va faire progresser énormément l'agriculture. De nouvelles découvertes scientifiques révolutionnent chaque industrie. Si les hommes d'affaires ne collaborent pas avec les savants, le commerce se ruinera. Le Conseil national des recherches scientifiques fait de bonne besogne et peut tenir l'industrie au courant des progrès. Il peut indiquer quand il faut abondonner un commerce et en développer un autre, et tout banquier devrait savoir comment ce renseignement agira sur l'industrie.

Qu'on me permette de lire un paragraphe du rapport de la Commission royale d'enquête sur le commerce des grains:

A l'heure actuelle, le tarif sur le blé canadien entrant aux Etats-Unis est de 42c. par boisseau. Sur la farine de blé, la semoule, le blé broyé ou fragmenté et autres produits semblables du blé, le tarif est de $1.04 par cent livres. Quant à leurs effets, ces droits sont pour ainsi dire prohibitifs. Ils empêchent le blé canadien et ses produits d'avoir accès sur les marchés des Etats-Unis. D'un autre côté, sous le régime des dispositions régissant la mouture en entrepôt et des drawbacks, il est tout à fait possible pour les meuniers américains d'obtenir pratiquement en franchise le blé canadien que l'on doit moudre pour l'exportation. C'est ainsi que des quantités considérables de blé canadien sont moulues dans les meuneries américaines et exportées à l'étranger. Cette farine américaine moulue dans les meuneries américaines, mais qui est le produit du blé canadien, fait concurrence au produit de nos meuneries canadiennes. Le Canada perd les avantages qui découlent de la fabrication de ces produits tandis qu'en même temps les avantages du libre-échange réciproque pour le blé et la farine n'existent pas. On nous conseille, étant données ces circonstances, d'imposer un droit d'exportation égal à celui du tarif américain sur le blé et les produits du blé canadien entrant aux Etats-Unis. Le tarif américain ayant déjà effectivement fermé le marché domestique aux cultivateurs canadiens, le résultat de l'imposition d'un tel droit serait d'éliminer l'exportation de la farine américaine faite avec le blé canadien et de donner ce marché aux meuniers canadiens. Bien qu'en général il ne faille pas encourager l'imposition de droits d'exportation, la situation exceptionnelle qui se présente en ce moment semblerait justifier une mesure de ce genre.

A mon sens, on devrait décréter cet embargo. Cela ferait prospérer la meunerie canadienne. Vingt-huit meuneries de Buffalo importe clandestinement le blé canadien, le transforment en farine et l'expédient à l'étranger sous le nom de produit canadien. J'ai constaté cet état de choses à Buffalo, Baltimore et New-York. Le Canada perd ainsi ce commerce d'exportation. Si nous décrétions un embargo, nous assurerions la prospérité des minoteries de notre pays. Le grain canadien passerait par des voies des ports canadiens; il serait moulu au pays; de cette façon on rendrait justice à l'agriculteur de l'Ouest. Passons à la question de l'automobile. Je crois qu'il faut accorder la protection à l'industrie de l'automobile, en principe,—non pas à titre de prérogative, mais en principe. Je ferais de cette industrie une industrie fondamentale; chaque pièce qui entre dans la fabrication de l'automobile devrait être fabriquée au pays. Allez au bureau des brevets: vous verrez que des douzaines de brevets de moteurs canadiens appartiennent à des Américains. Je voudrais voir appliquer une politique de protection convenable au bureau des brevets. Je crois que la protection contribuerait à faire de l'industrie de l'automobile une industrie fondamentale en notre pays, de sorte qu'on ne ferait plus seulement qu'assembler au Canada des pièces de voitures manufacturées aux Etats-Unis, mais qu'on fabriquerait chez nous tout ce qui entre dans la fabrication des automobiles.

Une fois la voiture prête à être expédiée de la fabrique au détaillant, quel principe de protection mettrais-je alors en vigueur? J'assignerais à quelqu'un du département des Finances ou des Douanes la tâche de me dire avec certitude à combien s'élève le prix de revient au Canada et ce qu'il est aux Etats-Unis. Alors retranchant la différence dans le prix de revient par suite du prix de la main-d'œuvre et des conditions locales, je dirais: Voici un bénéfice de 10. 15 ou 18 p. 100 pour le fabricant et la balance sera versée dans la caisse du revenu de l'intérieur ou des contributions indirectes pour aider à l'administration du pays. C'est le principe de protection que je ferais valoir comme principe et non pas comme privilège à l'avantage du fabricant. Cette politique assurerait en ce pays l'essor des industries fabriquant toutes espèces d'automobiles, d'autocamion et d'autobus, et elle abaisserait les prix pour tout acheteur d'automobiles ou de camions.

Je suis vraiment très peiné de l'accueil fait l'autre jour, par le Gouvernement à la délégation venue d'Oshawa. Le Gouvernement lui a dit que le nombre de ses délégués ne lui faisait pas peur. Mais il est une chose, qu'on appelle la liberté du citoyen, et que parfois on traite un peu trop à la légère. Nous avons la constitution britannique en ce pays, et le droit des sujets britanniques d'envoyer des délégations remonte aux jours du roi Jean et de la Grande Charte.

Je ne suis pas bien enthousiaste au sujet de délégations. Il est un endroit où les hommes et les femmes du pays, s'ils le désirent, peuvent choisir leur délégué: c'est le bureau de votation. Les hommes et les femmes d'Oshawa ne manqueront pas, sous ce rapport, d'accomplir leur devoir. Les ouvriers vétérans et autres et leurs femmes s'étaient mis dans l'esprit que leur présence à Ottawa aurait un résultat. Elle a eu un résultat: celui en évidence dans la réponse du très honorable premier ministre. Les principes du parti libéral ont été exposés dans le programme de Winnipeg par sir Wilfrid Laurier, de vénérée mémoire, mais si un seul des articles de ce programme a été mis en œuvre, je n'en ai pas entendu parler. L'honorable M. J. Israël Tarte disait que les plates-formes électorales étaient faites pour se hisser au pouvoir, mais non pas pour s'y tenir une fois le but atteint. Cependant, monsieur l'Orateur, j'ai quand même de la considération pour les principes libéraux. Je crois que les pionniers du libéralisme en ce pays furent de bon libéraux, des réformateurs et des radicaux. Je crois

qu'ils ont beaucoup fait pour le Canada dans le temps du Family Compact. Sur le terrain où s'élèvent ces édifices j'ai vu aujourd'hui les monuments érigés à la mémoires de deux des plus grands hommes du Canada, Baldwin et Lafontaine, se tenant l'un près de l'autre dans une attitude pacifique, comme ces deux hommes se sont toujours tenus au Parlement en discutant les problèmes important pour le Haut et le Bas Canada, en vue d'assurer les meilleurs résultats pour le pays.

La délégation des ouvriers de l'industrie de l'automobile a eu pour effet de faire renier au très honorable gentleman qui l'a reçu en qualité de premier ministre une des plus grandes traditions historiques du libéralisme. Le très honorable gentleman n'avait pas retenu l'ombre d'un principe du programme libéral de 1893 pour attester sa fidélité aux traditions du libéralisme, dont ce programme était rempli. Le rôle joué dans la politique par le très honorable gentleman a grandement contribué à l'abandon par le libéralisme des principes de son programme. Il y a un libéralisme qui remonte plus haut que 1893, un libéralisme qui se complaisait dans cette grande tradition libérale d'un parti qui a sans cesse revendiqué le droit de pétition et le droit d'envoyer des délégations jusqu'aux pieds de la tyrannie intronisée.

Je n'aime pas beaucoup le genre de libéralisme que nous avons au Canada. Comme je l'ai déjà dit, le mot libéralisme ne comporte pas plus l'amour de la libéralité au cœur des libéraux de notre temps que le mot progressiste ne comporte le progrès dans l'âme des progressiste. Je continue à aimer, —et jamais je ne cesserai de le faire,—le genre de libéralisme qui a poussé les francs tenanciers du Buskinghamshire à sauter sur leurs chevaux et à courir sur Londres pour soustraire John Hampden à la tyrannie de Charles Stuart. Macauley nous a appris à aimer ce genre de libéralisme qui poussa les mineurs de Cornwall à venir en délégation défendre Trelawney contre la tyrannie de Jacques II.

Le très honorable vice-roi du roi Robert Forke a refusé aux ouvriers civils et vétérans d'Oshawa et à leurs femmes l'avantage d'exercer le grand droit libéral qu'est le droit de pétition. Le très honorable député a abandonné les principes libéraux de son illustre aïeul, car l'histoire nous rapporte qu'aux jours sombres de William Lyon Mackenzie, une délégation de 1,100 électeurs du comté d'York firent valoir leur droit d'être reçus par le gouvernement de Toronto et protestèrent contre l'injustice dont le grand-père du premier ministre actuel avait été l'objet. Le très honorable député n'a pas foi dans les délégations. Pourquoi? Les francs-tenanciers venus à cheval du Buckinghamshire au secours de John Hampden, les mineurs qui marchèrent de Cornwall au secours de l'évêque Trelawney n'eurent jamais à craindre une tyrannie plus légalisée que la tyrannie exprimée par la bouche du premier ministre, quand il a voulu réprimander des sujets britanniques en quête d'aide dans le besoin. Quelques-uns des électeurs qui allèrent à Toronto se joindre à la députation pour protester contre ce qu'ils appelaient la destruction de leurs libertés aux mains du Family Compact étaient domiciliés à quelques milles d'Oshawa. C'est à Oshawa que la grande députation est venue protester contre la suppression de leurs positions par le fait du grand Family Compact du jour, c'est-à-dire l'oligarchie des cultivateurs. La soi-disant tyrannie qui a réprimandé la députation envoyée à Toronto au nom du grand-père du très honorable premier ministre a reçu le nom de "torysme". La tyrannie présente qui a osé réprimander une députation venue à Ottawa pour défendre les positions qui retiennent les Canadiens dans leur propre pays s'intitule "libéralisme". Non content de renier la grande tradition libérale des députations, le très honorable ministre a renié les magnifiques principes de son grand-père en donnant à entendre à la députation d'Oshawa qu'il ne se laissait pas intimider par le nombre. C'est la réponse donnée à la députation d'York par le Family Compact quand la première réclama pour William Lyon Mackenzie le siège auquel l'avaient élu la députation et ses adhérents. Le très honorable ministre a dit et donné à entendre qu'il ne se soucie pas du nombre. Mais il se préoccupe du nombre à l'heure du vote et les nombres dont il se soucie, ce sont les numéros de téléphone de l'honorable député de Brandon (M. Forke) et de l'honorable député de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail)) et de l'honorable groupe de "camarades" de Winnipeg. Cela dépasse la mesure que des anciens soldats et des ouvriers,—des Canadiens et des Canadiennes,—soient réprimandés d'être venus à Ottawa par le très honorable ministre dont la politique chasse les meilleurs Canadiens aux Etats-Unis en éliminant leurs emplois dans le pays défendu au risque de leur vie.

Nous avons entendu parler des droits acquis au pays. La doctrine anglaise des droits acquis n'existe-t-elle dans les Statuts que pour la Canadian Bankers Association, la Canadian Manufacturers Association, les coalitions et les monopoles, les compagnies de chemins de fer et les millionnaires américains qui viennent s'emparer de nos ressources au Canada? Ces intérêts ont des droits acquis; d'autre part, les ouvriers n'ont absolument aucun droit

acquis au pays. Les petites économies de ces ouvriers à Oshawa, leur modeste mobilier et leurs foyers, toutes ces choses ne sont-elles pas des droits acquis? Le Canada va-t-il devenir pareil au Honduras anglais où, selon la constitution, les ouvriers n'ont ni droits acquis ni le moindre privilège? La réponse, pour ce qui regarde le Gouvernement, est affirmative, comme il est apparu, l'autre jour, quand une importante députation est venue ici pour avoir une entrevue avec le ministre des Finances touchant la réduction du droit sur les automobiles. Qand le Gouvernement décide d'exproprier la propriété d'une corporation ou d'une compagnie, il est tenu de donner un avis de six mois, mais en l'espèce, il enlève l'unique moyen de subsistance de tous ces ouvriers d'Oshawa, sans pitié, sans avis, indemnité ou enquête, et nie les droits acquis du prolétariat. Et le Parlement décide maintenant que les sujets canadiens ne peuvent pas lui adresser de pétition. Heureusement qu'il reste un recours à l'ouvrier, et c'est l'urne du scrutin. Nos ouvriers peuvent encore forcer la main à un gouvernement qui refuse de les traiter équitablement, comme le Gouvernement s'en apercevra un jour.

Je veux être tout à fait équitable. Je crois à la protection et aux droits acquis non seulement pour le capitaliste, mais encore pour l'ouvrier. Je veux des droits égaux pour tous et point de privilèges pour personne, mais je m'oppose certes à une protection unilatérale qui laisse l'ouvrier ordinaire à la merci des capitalistes étrangers qui peuvent le jeter sur le pavé quand bon leur semblera.

L'honorable député de Grey-Sud-Est a reçu une députation de femmes d'Oshawa venues plaider pour que leurs maris conservent leurs places. Les hommes pour qui elles ont intercédé sont des ouvriers. Ils ont les mêmes droits acquis que les capitalistes, l'association des banquiers canadiens, l'assocation des fabricants canadiens et les compagnies de chemins de fer florissantes comme le laurier. Mais on peut les en dépouiller. On peut leur enlever leurs maisons et jeter leurs effets dans la rue. L'honorable député de Grey-Sud-Est a dit à ces femmes,—je ne suis pas en mesure de citer textuellement ses paroles, mais seulement la substance,—: "Retournez chez vous et laissez faire pour un an; voyez comment vos maris se tireront d'affaire sans place, puis venez nous raconter ça". L'honorable député de Grey-Sud-Est occupe un siège au Parlement grâce aux femmes et aux hommes conservateurs qui sont allés au scrutin le jour des élections et ont oublié l'esprit de parti en votant pour une soi-disant indépendante qui n'oublie jamais cinq minutes les considérations de parti quand elle vote. Celui qui a écrit sur l'égoïsme de l'homme envers son semblable eût dû être représenté dans cette députation d'Oshawa, pour apprendre comment une femme peut en traiter d'autres. La réponse de l'honorable représentante de Grey-Sud-Est aux femmes d'Oshawa était quelque chose d'impitoyable, démontrant son ignorance, et davantage son indifférence, pour la situation des femmes d'ouvriers inquiètes, et à bon droit, au sujet du salaire de leur mari. Il est malheureux que l'inquiétude des conservateurs de Grey-Sud-Est se soit éveillée si tard, car ce ne sont pas des libre-échangistes. Ils ne tiennent pas à ce que l'Ontario devienne une province de chômeurs et à envoyer les enfants de la province chercher de l'emploi et un salaire à Détroit. Cela paraît être l'intention de l'honorable représentante de Grey-Sud-Est, mais ce n'est pas celle des conservateurs qui l'ont élue pour les représenter à Ottawa. En votant pour l'honorable représentante férue de libre-échange et fanatiquement libérale de Grey-Sud-Est, les conservateurs de ce comté ont été dupes; ils s'imaginaient élire une nouvelle sorte d'indépendant, tandis qu'ils se donnaient une radicale ("grit") de la même vieille souche.

Les électeurs de Grey-Sud-Est n'auraient peut-être pas été obligés de venir en députation à Ottawa, s'ils n'avaient pas appuyé le *Toronto Star* dans sa campagne pour la ruine des villes canadiennes et la destruction du tarif canadien. Oshawa dépend de l'industrie automobile. Oshawa a fait cause commune avec le *Toronto Star,* et à chaque élection l'honorable W. Raney et le *Toronto Star* rivalisaient avec le véritable premier ministre, le successeur de l'honorable T. A. Crerar, et son "premier ministre adjoint" de Winnipeg pour préconiser la haine des fabriques existant sous le drapeau britannique et l'amour du pays au drapeau étoilé. Voilà le côté triste de cette propagande tendant à ruiner à fond la vie industrielle du Canada.

L'honorable député de Grey-Sud-Est dit que l'industrie automobile se tirera bien d'affaire. Que l'industrie automotive essaye de ce tarif pendant trois ans; tout ce que les femmes d'Oshawa demandent c'est que leurs maris soient employés. Ce tarif rabaisse le Canada et le met hors d'état de prendre la tête dans la course au progrès industriel. C'est un triste rôle pour le Parlement d'Ottawa, non seulement d'arrêter le Canada sur la voie du progrès, mais de compromettre aussi l'existence même de cette industrie, l'une des plus importantes du monde actuellement et en perspective, l'industrie automobile. Pas un honorable membre de cette Chambre ne voudrait placer un dollar dans l'agrandissement d'une

fabrique ou l'établissement d'une industrie nouvelle dans un pays adepte des doctrines du *Toronto Star*, de l'honorable W. E. Raney, de l'honorable T. A. Crerar et de leurs partisans de toutes nuances en cette Chambre. Ces doctrines enseignent au peuple, et avec trop de succès, qu'une fabrique canadienne est un instrument d'exploitation du consommateur canadien, tandis qu'une fabrique américaine est une source de soulagement pour le Canada; que le fabricant étranger employant des ouvriers étrangers est un bienfaiteur du Canada, tandis que le fabricant qui fournit de l'emploi à des sujets britanniques en pays britannique est un oppresseur du Canada.

Cette iniquité donne tout l'avantage aux Etats-Unis, au détriment du Canada. Le Canadien qui veut établir une industrie n'a qu'à aller aux Etats-Unis pour jouir d'une double clientèle; s'il reste au Canada, ses chances ne seront même pas égales sur son propre marché. La population d'Oshawa et de Toronto a soutenu des ennemis de l'industrie canadienne et des amis de l'industrie américaine comme le *Toronto Star*, l'honorable M. Raney et leurs adeptes ou leurs dupes dans cette Chambre. Oshawa sera peut-être bien réconfortée par l'opinion de Henry Ford, exprimée au *Toronto Star* où il dit qu'il aime à voir les figures d'ouvriers canadiens. Le *Toronto Star* et les maîtres de ce gouvernement d'Ottawa forcent les ouvriers canadiens à émigrer. Les vétérans que ce tarif chasse du pays n'ont jamais tourné le dos à l'ennemi. Les membres de ce gouvernement obligent leurs concitoyens à abandonner le pays qu'ils aiment pour la terre où ils sont forcés d'aller demander l'existence. Aux abonnés du *Star* à Oshawa et Toronto qui lisent le *Star* et par conséquent aident le *Star* à ruiner Oshawa, je dirai simplement: Si le *Toronto Star* était publié à Détroit et que les Etats-Unis eussent un gouvernement aussi mauvais que le gouvernement canadien, ce gouvernement introduirait peut-être une politique pour ruiner les fabriques de Détroit et en ouvrir dans l'Ontario. Si un journal publié à Détroit, comme le *Toronto Star* est publié à Toronto, osait citer un manufacturier canadien, comme le *Toronto Star* cite un manufacturier américain, à l'appui d'une politique qui obligerait les Américains de Détroit de chercher à vivre à Toronto, de même que la politique du *Toronto Star* pousse les sujets britanniques à aller s'établir à Détroit, qu'arriverait-il? Le *Toronto Star* cesserait sa publication, soit parce que les marchands dont les clients seraient chassés de Toronto lui enlèveraient leur appui, ou parce qu'il n'y aurait pas assez de constables à Détroit pour protéger l'édifice du *Star* contre les femmes qui cherchaient à se venger de la feuille qui se serait faite le champion d'une politique ayant pour résultat de forcer leurs maris à se trouver du travail en pays étranger.

Je regrette, monsieur l'Orateur, qu'en présence des difficultés économiques du pays, attribuables aux politiques mal inspirées du prati libéral, le Gouvernement n'ait pas réussi à proposer dans le budget un tarif qui remédie à ces difficultés et protège les industries du Canada, y compris la grande industrie agricole.

M. PARENT: Depuis le début de ce débat, monsieur l'Orateur, j'ai écouté plusieurs discours et je constate que nous sommes aujourd'hui dans la même situation dans laquelle nous nous sommes trouvés depuis plusieurs jours. Un député présente les vues de son propre parti et un autre répond et se fait l'écho des opinions de son groupe. Les observations que vient de faire l'honorable député de Toronto-Nord-Ouest (M. Church) ne diffèrent pas des autres que nous avons entendues, si ce n'est qu'elles ont été plus prolixes peut-être, et si je tentais de répondre à tout ce qu'il a dit, il me faudrait probablement autant de temps qu'il en a pris, à peu près deux heures et demie. L'honorable député a abordé plusieurs sujets, passant des médecins aux houillères, des houillères aux avocats et autres hommes de profession libérale, et ainsi de suite, de telle façon qu'il me serait impossible de lui donner la réplique en peu de temps. Toutefois, j'espère, au cours de mes remarques, exprimer mes vues en général à cet égard et répondre à ces observations.

Je serai bref. Même, j'occuperais moins longtemps l'attention de mes collègues si je n'avais quelques citations à faire relativement à la situation générale du pays, et surtout au sujet des chemins de fer en ce qu'ils concernent la ville de Québec et les droits des Provinces maritimes, parce qu'à mon sens ces deux sujets se fondent en un seul.

Je n'ai pas l'habitude de faire des compliments inutiles à qui que ce soit, et je ne me propose pas d'en faire en cette occasion. Cependant, il nous faut examiner les propositions présentées par le Gouvernement dans le budget et les accepter ou les rejeter.

L'hon. M. BENNETT: Sans modifications?

M. PARENT: Il pourra y en avoir avec le temps. Après avoir étudié la situation de mon mieux, j'en suis venu à la conclusion que c'est un bon budget. Il est un indice de la prospérité du pays; il montre que nous avons un Gouvernement honnête. Somme toute, je pense que nous devons le ratifier. C'est pour

ces motifs que je me propose de voter en sa faveur, avec quelques réserves que je ferai au cours de mes observations.

Pour résumr la situation, je crois que la manière dont la presse du pays a accepté le budget est la pierre qui touche de l'opinion publique en général. Naturellement, il ne serait pas exact de juger de la faveur avec laquelle ce budget a été reçu par les articles des journaux de parti, quels qu'ils soient. Nous devons consulter les journaux qui ne sont pas partisans en aucun sens, et leurs vues nous permettront de nous former une opinion qui vaille. J'ai à l'idée un article publié récemment par une aussi haute autorité que la banque de Montréal, le 22 avril, sous le titre de "Aperçu des affaires" C'est une courte analyse des renseignments reçus par cette banque de toutes ces succursales du Canada et de ses bureaux de l'étranger. Je ne crois donc que juste de le citer. La voici:

L'événement important du mois pour le commerce et l'industrie est le dépôt du budget annuel par le ministre des Finances. On ne peut encore dire avec précision quels seront les résultats des changements du tarif et des impôts. L'honorable M. Robb calcule que ses propositions rapporteront une réduction annuelle d'impôts de 25 millions. Le timbre-poste de 2c. d'avant-guerre a été rétabli; le nombre des articles exempts de la taxe sur les ventes a été légèrement augmenté; l'impôt du timbre sur les quittances a été abolie et l'impôt sur le revenu dans plusieurs cas est diminué, et et son mode de perceptpion est simplifié. L'impôt sur le revenu des associations et des compagnies à fonds social est réduit de 10 à 9 p. 100 et toutes les surtaxes disparaissent. Quant aux droits douaniers, le changement important est la diminution du droit sur les automobiles. Pour les voitures de tourisme ne valant pas plus de $1,200 en détail, le dégrèvement est de 35 à 20 p. 100 sous le régime du tarif général, et quant à toutes les autres voitures automobiles, de 35 à 27½ p. 100, avec des réductions correspondantes dans le cas où les machines peuvent être admises en vertu du tarif de faveur. Une autre déclaration intéressante est qu'après le 1er janvier 1927 les marchandises qui auront droit au tarif de préférence devront être importées directement d'un pays britannique dans un port de mer ou de rivière du Canada, le but de cette disposition étant de favoriser le progrès des ports canadiens.

Le ministre des Finances a pu présenter un bilan favorable en ce qui regarde les finances du Dominion et de souligner un développement extraordinairement considérable du commerce extérieur au cours de l'année écoulée. Les revenus publics ont excédé les dépenses d'environ 34 millions; la dette publique accuse une réduction nette de $22,353,000 et les bénéfices d'exploitation du réseau national accusent une augmentation sensible, puisqu'ils se sont élevés à $30,443,000, au cours de l'année civile 1925, soit environ 13 millions de plus qu'au cours de l'année précédente

Le commerce extérieur du Canada continue à augmenter tant en volume qu'en valeur. Au cours de l'année terminée le 31 mars, la valeur de notre commerce extérieur a atteint le chiffre très considérable de $2,258,500,000 dont $1.330,000,000 représentaient les exportations et $927,000,000 les importations; il reste donc une balance en notre faveur de $40,095,000. Un crédit aussi considérable au compte du commerce extérieur de l'année a contribué puissamment à ramener la monnaie canadienne au pair.

[M. Parent.]

Les affaires domestiques n'ont pas offert de facteurs nouveaux durant le mois en cours, mais la situation demeure plus satisfaisante qu'en ces dernières années et le sentiment de confiance dans l'avenir s'accentue, semble-t-il. Les prix des articles de première nécessité sont assez stables; il semble qu'ils se sont stabilisés à un niveau d'environ 60 p. 100 au-dessus des prix moyens d'avant-guerre, avec les fluctuations inévitables dans les prix, tantôt d'un article, tantôt de l'autre. Le nombre des chargements transportés par rail ainsi que les recettes des chemins de fer accusent une augmentation comparativement à l'année dernière. Les désastres financiers au cours du premier trimestre de l'année 1926 accusent une diminution sensible par rapport à la même période de l'année précédente; le nombre des faillites est passé de 669 à 595 tandis que le montant du passif à diminué de $10,683,000 à $7,-566.000.

La quantité approximative de blé canadien en entrepôt au pays à la date du 1er avril, était estimée à 161,376,000 boisseaux, soit 40 millions de boisseaux de plus qu'à la même date, en 1925; ce fait est un gage d'une saison de navigation active et du développement constant de notre commerce extérieur. La construction par tout le Dominion excède de beaucoup les chiffres de l'année dernière. La saison n'est pas encore assez avancée pour prévoir le rendement des terres; cependant, dans les trois provinces des Prairies, on ensemencera à peu près le même nombre d'acres que l'année dernière. Le bétail sort en parfaite condition de la saison d'hiver et tout fait prévoir que le développement constant de notre commerce d'exportation du bétail, depuis l'abrogation de l'embargo britannique, ne sera pas interrompu. Le froid a quelque peu retardé les travaux de la ferme dans les provinces de l'Est. Tout indique que l'immigration atteindra un volume plus considérable qu'au cours des dernières années. En somme, on peut dire que l'azur occupe des étendues beaucoup plus grandes au firmamant des affaires.

Cet article est juste en tout et il apprécie la situation dans chacune des provinces de la Confédération. Parlant de Québec, voici ce qu'il dit:

Québec.—Les opérations de la coupe du bois durant l'hiver, qui se sont faites sur une échelle plus restreinte, sont terminées et tout est prêt pour le flottage des billes. Le marché du bois reste calme, les produits forestiers de la Colombie-Anglaise dominant la situation. Les prix et la demande du bois à pâte se maintiennent et l'on prévoit que l'augmentation du rendement des fabriques de papier à journal, cette année, sera facilement absorbée. Les prix des articles de première nécessité n'accusent pas de changements appréciables, sauf en ce qui regarde le beurre et les œufs, qui subissent les diminutions saisonnières, et les pommes de terre dont les prix se maintiennent à la hausse d'une façon extraordinaire. Le commerce, tant de gros que de détail, a déjà subi les mauvais effets du printemps tardif. La situation manufacturière fait voir qu'il y a amélioration. En règle générale, les commandes excèdent celles de l'année dernière tandis qu'un certain nombre d'établissements qui n'étaient en activité pendant quelques jours de la semaine autrefois, fonctionnent maintenant sans interruption. Les rentrées sont modérément satisfaisantes.

Passons maintenant à la province d'Ontario.

Ontario.—Les maisons de gros constatent une amélioration légère de leur volume d'affaires, relativement à l'année dernière. Les ventes en détail des nouveautés de Pâques ont cependant subi l'effet de la mauvaise température. Les perceptions se font d'une manière satisfaisante. Les travaux agricoles seront en retard d'une quinzaine comparativement à l'année dernière. La terre a suffisamment d'humidité, le blé d'au-

tomne n'a pas été endommagé pendant l'hiver, et les conditions agricoles en général sont favorables. Les ventes à l'encan sur les fermes attirent un grand nombre de personnes et les prix y sont élevés; les vaches laitières sont surtout recherchées. L'industrie en général éprouve un regain d'activité. Les fabriques de pâte de bois et de papier travaillent à plein rendement. Les fabricants d'instruments aratoires sont occupés et les laminoirs fonctionnent régulièrement. Les récentes réductions apportées au tarif douanier sur les automobiles devront être étudiées soigneusement par les fabricants avant qu'ils puissent en estimer les effets. Avec l'arrivée de la belle saison, l'activité renaît dans les camps miniers du nord.

Cet article nous donne une idée assez juste de la situation. Il renferme aussi des passages semblables concernant les provinces des Prairies, les Provinces maritimes et la Colombie-Anglaise et qui indiquent que la situation est excellente sous le régime actuel.

M. FAFARD: Quelle est la date de ce rapport?

M. PARENT: Il a été publié par la banque de Montréal, le 22 avril 1926. Ce document a été publié à Montréal. J'ai essayé d'en trouver un semblable publié dans une autre province, dans une autre ville,—Toronto,—la rivale de Montréal, comme ville d'affaires. Voici ce que dit le *Monetary Times* en date du 23 avril, le lendemain de l'article que je viens de citer:

Le budget de 1926 est populaire Est-ce un bon budget?

Que les changements de taxes proposés par le gouvernement fédéral soient populaires, c'est évident. L'avenir dira s'ils sont sages.

Le pays réclamait une réduction de taxes et sa prière a été exaucée. Tout le monde a senti le poids des taxes fédérales et cette réduction soulage presque tout le monde. Le Gouvernement pouvait difficilement adopter une attitude plus populaire. L'impôt sur le revenu intéresse une grande proportion de la population bien pensante du pays et sa réduction constitue une grande économie pour les classes moyennes dont l'appui est nécessaire à tout parti politique en ce pays. L'abrogation de la taxe sur les reçus, le rétablissement de la poste à 2c. et la réduction de la taxe sur les ventes intéresse aussi une grande partie de la population.

Bien que l'on s'attende que la taxe sur le revenu soulève quelque discussion, le point saillant de ce programme de réduction paraît être les droits sur les automobiles. Les autres changements au tarif sont certes importants, mais apparemment il n'y a qu'une seule industrie frappée au cœur. On nous dit que l'industrie de l'automobile ne peut se maintenir avec une protection de seulement 20 p. 100. Il est peu croyable qu'une industrie aussi vaste, où même au Canada, on peut réaliser les forts bénéfices livrés par les opérations sur une grande échelle, ne puisse fonctionner avec une marge de 20 p. 100 en sa faveur. Mais certaines des déclarations faites par les industriels sont très nettes et bien que les ventes devraient augmenter par la réduction des prix, il n'y a pas de doute que le volume de la production au Canada ne doive être moins élevé. Il est évident que les droits sur les automobiles constituent un point décisif de la politique du Gouvernement et il devra faire adopter ses propositions ou se résigner à se désintéresser à tout jamais de la réduction du tarif.

L'aspect sérieux est celui du revenu national. La réduction des taxes en ce moment augure mal de réductions semblables dans l'avenir. C'est seulement grâce à un surplus continuel des revenus sur les dépenses que nous pourrons réduire la dette, renforcer notre bilan national et, plus tard, réduire l'impôt en toute sécurité. Avec le maintien des revenus, la diminution des dépenses et l'amélioration du réseau National le Gouvernement venait justement de s'assurer une position confortable. Mais la lutte entre les partis est si vive actuellement que le Gouvernement a évidemment senti la nécessité de capitaliser ses économies immédiatement. Le budget de 1926 aura probablement une très grande importance politique, il constituera certainement un facteur puissant de nos finances nationales.

On ne m'accusera pas d'avoir cité un journal ayant une attitude politique de partisan. J'ai cité deux des publications les plus sérieuses qui aient traité de la situation.

Parlant des détails mentionnés dans ces article, je n'ai pas de doute que le peuple canadien ne soit heureux d'apprendre qu'une réduction d'impôts se montant à 25 millions est répartie sur tout le pays. La réduction du tarif postal qui nous ramnère aux jours de sir William Mulock rappelle d'agréables souvenirs aux libéraux qui siégeaient ici à cette époque. La réduction accordée à cette époque a été si bien accueillie que je ne doute pas de voir la réduction actuelle populaire et bien reçue par tout le Dominion. La taxe du timbre sur les reçus ennuyait tout le monde, du plus humble au plus riche, et son abolition sera appréciée de tous. Les changements dans l'impôt sur le revenu méritaient peut-être des remarques plus étendues. Je comprends parfaitement que ceux qui ont préparé cette question particulière l'ont attentivement étudiée. Néanmoins, même les meilleurs hommes du Canada peuvent ne pas avoir constaté tout d'abord les ennuis qu'une telle taxe entraîne et j'ai l'intention de soumettre au Gouvernement quelques considérations pour qu'il les étudie. Prenons le cas d'une corporation particulière, alors qu'un individu a passé dix ou quinze ans de sa vie à établir une industrie. Il peut avoir fait affaires sous un nom de compagnie tout en étant le seul propriétaire. Quel résultat cela a-t-il sous le régime d'impôt proposé par le budget? Cet individu est d'abord taxé de 9 p. 100 sur le revenu de la compagnie, ce qui signifie une réduction de 1 p. 100 sur l'ancien tarif. Sur son propre revenu ou dividende, il est taxé une seconde fois. Il se peut que lui et deux ou trois associés qui ont engagé des capitaux dans cette compagnie en reçoivent des dividendes et, dans ce cas, ils sont taxés davantage sur ce montant. Je ne pense pas que le Gouvernement désire taxer la même personne deux fois comme le budget le propose. C'est un point sur lequel je désire appeler l'attention du Gouvernement, parce qu'il intéresse plus de gens qu'on ne le croirait au premier abord. Je comprends que la loi pourrait s'appliquer et donner de bons

résultats quand il s'agit de compagnies cotées à la Bourse, où un individu peut acheter ou vendre sans se soucier de toucher ou non un dividende, mais je ne crois pas que cela soit bien juste pour celui qui a mis son capital dans une compagnie établie par lui-même de se voir doublement taxé.

M. GOTT: Etant données ces déclarations l'honorable député prétend-il voter en faveur du budget?

M. PARENT: L'honorable député ne peut attendre mon vote et il s'en apercevra. Prenons le cas d'une compagnie minière: chaque fois que vous extrayez quelque chose d'une mine, son capital se trouve réduit. Sous le régime de la loi existante on tient compte de la dépréciation par raison du fait qu'en exploitant la mine vous prenez sur votre capital. Si vous êtes en partie propriétaire de la mine la compagnie pays d'abord la taxe sur le revenu, puis comme actionnaire ou propriétaire d'une part, vous devez encore payer, ce qui fait que si l'on tient compte de la dépréciation une fois, vous devez payer la taxe deux fois. J'expose ces faits à la Chambre simplement pour faire observer au Gouvernement qu'il est toujours plutôt dangereux d'apporter des modifications au régime douanier. Si nous pouvons conserver une certaine stabilité je crois que cela vaudra mieux pour tous les intéressés. Je n'ai pas de doute que le Gouvernement n'ait cela en vue et que par sa création de la commission du tarif il compte protéger l'industrie canadienne raisonnablement, sans permettre à des industries fictives d'exister aux dépens du public consommateur. Le budget fait allusion au fait que, cette année, les chemins de fer nationaux canadiens présentent un rapport satisfaisant révélant un profit de 30 millions, déduction faite des frais d'exploitation. Mon intention n'est pas d'étudier la situation ferroviaire en détail, mais je veux dire un mot des promesses données par le Gouvernement à la ville d'où je viens au sujet du Transcontinental et de son terminus.

On me permettra, en passant, d'offrir mes sincères félicitations à l'honorable député de Mackenzie (M. Campbell) pour la motion dont il a saisi la Chambre, l'autre jour. Cette proposition était dans l'intérêt du Canada en général et des ports de Québec, d'Halifax et de Saint-Jean en particulier. D'après moi, l'excédent que possèdent les chemins de fer Nationaux canadiens pourrait, s'il était employé comme il faut, doter Québec d'une gare convenable. Je déteste rappeler l'élection de 1904 et parler de la lutte qui se fit alors. La question en jeu était la construction du chemin de fer Transcontinental. Deux compagnies tentaient d'obtenir le droit de construire une ligne allant de l'Atlantique au Pacifique, l'une portant le nom de Transcona et l'autre de Transcontinental. Ce sont les conditions de cette dernière que sir Wilfrid Laurier accepta. Toute la question fut amplement discutée au cours de la session de 1903, alors que tous les faits furent clairement exposés au public. On a dit à maintes reprises, en 1903, que le but principal de cette ligne était de faire transporter le grain de l'Ouest aux ports canadiens de Québec, d'Halifax et de Saint-Jean en passant par le territoire canadien. Il n'y eut pas beaucoup d'objection à ce moment-là, mais, bien entendu, comme il arrive toujours dans une question de ce genre, aussitôt que certaines personnes s'aperçurent que leurs propres intérêts pouvaient être touchés, la politique entra en jeu si bien qu'on se mit à critiquer le projet dans tout le pays. Cette critique dura quelques années pendant que se poursuivait la construction de la ligne. Survinrent les élections de 1908, alors qu'on souleva de nouveau la question de savoir s'il convenait ou non de construire le chemin de fer Transcontinental. Dans ces élections, le peuple se déclara en faveur de la construction de la ligne dans le but, comme cela avait toujours été entendu, de transporter le grain de l'Ouest aux ports que j'ai mentionnés en passant par le territoire canadien. Vinrent ensuite les élections de 1911 et, malheureusement, le changement de ministère. Il y avait des gens qui n'étaient pas d'accord avec sir Wilfrid Laurier et qui condamnèrent l'entreprise. Ils employèrent tous les moyens à leur disposition pour en empêcher la réalisation et s'il y a une ville qui fut verxée plus que toute autre de l'attitude prise alors par les adversaires de ce chemin de fer, c'est bien celle que j'ai l'honneur de représenter, j'ai cité: Québec. Quiconque, aujourd'hui, regarde du Château Frontenac la gare actuelle, érigée à la place d'une gare qui aurait dû coûter environ $800,000, ne peut s'empêcher de trouver que ce hideux bâtiment n'est rien moins qu'une insulte au Gouvernement qui eut le courage de réaliser une entreprise aussi gigantesque que le chemin de fer Transcontinental. La ville de Québec fut induite, sur la foi des promesses qu'on lui avait faites, à démolir un édifice évalué à près de $250,000 et à remettre au gouvernement fédéral un emplacement valant 2 millions dans le but d'y ériger une gare, qui devait coûter, je le répète, $800,000. Qu'a-t-elle obtenue effectivement? Un bâtiment qui ne vaut pas $20,000 et qui, en outre, est si vilain que, d'après moi, les chemins de Nationaux canadiens, rendraient vraiment service aux habitants de Québec et même de tout le Canada, en le démolissant.

L'hon. M. BENNETT: L'honorable député veut-il parler de la gare?

M. PARENT: Je ne parle pas du Pacifique-Canadien. Si mes honorables collègues veulent bien m'accorder encore quelques instants d'attention, je ferai consigner quelques-uns des détails de cette affaire. J'ai ici le contrat passé entre la cité de Québec et le chemin Transcontinental. Je dois faire observer que la cité de Québec avait adressé une note à ce sujet au très honorable leader de l'opposition (M. Meighen), lorsqu'il était premier ministre. Voici un passage du préambule du contrat de 1910:

Considérant que pour la bonne exploitation dudit chemin de fer (Transcontinental), la commission a l'intention de construire un ou plusieurs embranchements dudit chemin de fer pour relier le grand pont qu'on érige en ce moment sur le Saint-Laurent avec le port et la ville de Québec, afin de recevoir ou d'expédier par eau les marchandises dudit chemin de fer ou d'autres chemins de fer, et que pour cela il va falloir poser une voie le long du Saint-Laurent dans ledit quartier Champlain, afin d'utiliser les quais, bassins, bâtiments, élévateurs et autres ouvrages déjà construits ou à construire.

Considérant que pour les fins sus-mentionnées, la commission va construire dans ledit quartier Champlain une gare, des hangars et entrepôts à marchandises, des ateliers et autres bâtiments, et acquérir pour cela des terrains et emplacements pour la voie ferrée et l'érection desdits bâtiments.

Suit un résumé des engagements pris par le Gouvernement:

1. La commission s'engage à dépenser une somme d'au moins deux millions de dollars (outre le coût du terrain à acheter ou exproprier pour le chemin de fer) pour ériger sur ledit terrain ou alentour, une gare et des hangars, entrepôts, ateliers, etc. Lesdits ateliers seront les plus considérables du chemin de fer Transcontinental dans la province de Québec:

Personne n'ignore, monsieur l'Orateur, qu'à cause de la guerre, on a dû retarder la construction de certains ouvrages, et les citoyens de Québec se rendaient parfaitement compte que, au cours de cette période, on ne pouvait poursuivre la réalisation de certaines entreprises importantes. Mais si, aujourd'hui, les chemins de fer peuvent trouver des fonds pour exécuter des travaux semblables à celui-ci, je suis d'avis que, dans leur propre intérêt, ils devraient remplir les promesses qu'ils ont déjà faites.

On a dit de la province de Québec que dans l'ensemble elle était opposée à la nationalisation des voies ferrées. Pareille affirmation est vraie en partie, mais sous certains rapports elle est absolument dénuée de fondement. A vrai dire, la question n'a jamais été tranchée dans la province de Québec comme ailleurs, mais d'aucuns qui étaient autrefois adversaires de la nationalisation en sont venus aujourd'hui à d'autres conclusions, et il me fait plaisir de donner lecture d'un article paru dans l'*Action Catholique*, numéro du 3 mai de cette année. Je ne pourrais le traduire, mais en voici le texte:

(Texte). Au témoignage du dernier budget fédéral, de même qu'à celui des rapports mensuels de la commission des chemins de fer Nationaux, notre réseau ferroviaire national est dans une situation financière améliorée. On nous laisse entendre qu'il y a lieu d'espérer qu'avant longtemps l'éléphant blanc ne sera plus un fardeau pour le trésor du pays.

Personne ne doutera un instant que la plus grande part du mérite en revient à sir Henry Thornton. Il a mis au service de nos chemins de fer nationaux une intelligence supérieure, une culture peu commune, une connaissance considérable des choses de chemins de fer, une bonne volonté certaine.

Et le succès couronne ses efforts. Ceux qui l'ont choisi ont eu la main heureuse. Il n'en faut pas douter.

* * *

Si M. Thornton a véritablement cherché à obtenir la coopération des citoyens canadiens, comme il devait le faire pour arriver à bien, il faut dire que cette coopération ne lui a pas été refusée.

L'élément français était opposé à la nationalisation des chemins de fer que l'on appelle aujourd'hui les C. N. R., comme il serait opposé demain à tout projet de nationalisation de la ligne du Pacifique-Canadien. Il ne croit pas à l'efficacité de ce régime, il est plutôt convaincu de ses dangers. L'expérience, rappelant l'insuccès général des entreprises étatisées, lui donne raison.

Il était donc opposé à la nationalisation. Cette nationalisation, à cause d'erreurs irréparables autrement, ou pour d'autres causes, fut décidée quand même. Elle est depuis quelques années un fait accompli.

Nous possédons certaines qualités incomprises d'un grand nombre de Canadiens d'autre origine. Parmi celle-là il en est une qui nous pousse instinctivement à commencer la lutte bien avant les autres, parce que nous ne perdons jamais de vue les principes sur lesquels toutes choses s'appuient. D'autres, qui se disent plus pratiques, ne s'inquiètent pas outre mesure de ces principes; les questions de faits leur suffisent. Et comme les faits suivent toujours l'adoption des principes, bien souvent, s'ils s'agitent, ce n'est que longtemps après nous.

* * *

En tout cas, la nationalisation étant décidée, il nous restait à la faire réussir le mieux possible, ou à laisser le pays couler à la banqueroute. Nous avons franchement donné le coup d'épaule, cela avec d'autant plus de bonne volonté que le président que l'on donnait aux Chemins de fer nationaux était un homme de haute valeur.

Les Canadiens français ont donné un appui complet à la Commission des chemins de fer nationaux, ils ont fait confiance à son président. Leur effort est pour quelque chose dans les améliorations obtenues; à la Commission des Chemins de fer nationaux, on ne doit pas en douter.

Nous avons donc raison de compter que notre collaboration sera reconnue d'une manière plus pratique encore, et que si on veut bien accepter nos "coups de main" au bas de l'échelle, on voudra aussi, à l'occasion, nous offrir à collaborer dans les sphères plus élevées.

Les C. N. R. comptaient, en 1924, une équipe de 101 officiers. Sur ce nombre il n'y a que deux Canadiens français. Et plus encore, si ces derniers occupent des positions d'une certaine importance, nous n'avons tout de même personne pour nous représenter dans le bureau de direction. Notre importance numérique, le concours que nous apportons franchement au relèvement des chemins de fer nationaux, nous vaudraient certainement mieux que cela.

Il ne peut être question de réclamer des déplacements, de demander des démissions. Les officiers supérieurs des Chemins de fer nationaux sont là sans doute à cause de leur valeur personnelle et des services précieux qu'ils rendent. D'ailleurs, nous ne sommes pas de cette étoffe-là.

Nous demandons simplement que la prochaine vacance qui se produira—nous ne savons quand—à la direction des C. N. R. soit remplie par un représentant de l'élément français. Rien ne nous laissant entendre que pareille chose peut se produire aujourd'hui ou demain, nous n'avons pas de noms à suggérer. Si on veut nous rendre cette justice demain il est facile de commencer dès aujourd'hui à en préparer les voies.

C'est la requête que nous présentons à Sir Henry Thornton. La chose est peut-être déjà faite, nous n'en savons rien. Si elle ne l'est pas il est plus temps que jamais d'y penser. Nous serions peinés qu'éternellement on nous tienne hors des sphères supérieures de cette administration.

Nous y avons droit et nous sommes capables d'y être.

A quelques exceptions près, cet article concorde très bien avec ma manière de voir, mais l'auteur est mal renseigné lorsqu'il dit que les Canadiens français ne sont pas représentés dans le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux. Pour éclairer ce journal, je dois dire, si je ne me trompe, que M. Décary et le colonel Talbot, du conseil d'administration du réseau National, sont tous deux Canadiens français. Mais on pourrait peut-être en dire plus long que cet article, et j'ajouterai que, les Canadiens français qui constituent environ le quart de l'ensemble de la population du pays, ne sont pas représentés en proportion équitable dans les divers services et emplois des chemins de fer Nationaux. J'invite donc le Gouvernement, lorsqu'il s'agira de nominations à l'avenir, de songer à désigner des Canadiens franças de compétence,—et ils sont nombreux. J'irai plus loin, monsieur l'Orateur, et j'appliquerai cette même observation au service civil. J'examinais l'autre jour l'indicateur du service de téléphone pour le Parlement et les différents ministères. Je suppose que ceux qui ont un téléphone propre sont ceux qui occupent les postes les plus élevés. Qu'on parcour cette liste du commencement à la fin; que l'on compte les noms français qui y figurent et que l'on fasse ensuite la comparaison avec la proportion de population. Je n'en parle pas pour soulever des préjugés; voilà que ne m'est jamais venu à l'idée, et qui n'y viendra jamais, j'espère.

Pour terminer ces quelques observations, monsieur l'Orateur, je dis encore que je suis assez content des propositions ministérielles et que je me rallierai au budget sans hésiter. Je reconnais que certaines industries vont souffrir momentanément. Ce sera peut-être vrai pour l'industrie de l'automobile, seulement si on apporte des vues larges à l'examen de cette question, si on songe à la surcapitalisation de ces industries,—bien qu'il soit possible que les hommes, plus jeunes, qui la dirigent aujourd'hui arriveront à faire profiter leurs capitaux plus difficilement que ceux qui ont fondé l'industrie,—lorsqu'on songe à la prospérité croissante du Canada, aux immigrants qui nous arrivent en nombres de plus en plus considérables, on croit, et à bon droit ce me semble, qu'avant longtemps ces jeunes, grâce à leur courage et à leur optimisme, trouveront leur industrie en meilleure posture que jamais auparavant. En un mot, pour résumer, le budget signifie dans les circonstances actuelles la coopération entre l'Est et l'Ouest, l'Ontario étant le trait d'union pour vendre ses produits manufacturés depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique.

M. M. J. MALONEY (Renfrew-Sud): Monsieur l'Orateur, je suis très heureux de cette occasion de dire un mot de félicitation à mon honorable ami le ministre des Finances (M. Robb) au sujet de l'excellente manière dont il a présenté son budget, voilà trois semaines. Fait avec toute l'urbanité qui caractérise l'honorable ministre, son exposé était marqué au coin de la concision et de la clarté, si bien que c'était un vrai régal de l'entendre. Je l'ai fort goûté et je n'oublierai pas de sitôt ce plaisir. Ceux d'entre nous qui ne siégent pas depuis longtemps à la Chambre, mais qui ont suivi de l'extérieur les délibérations du Parlement, se rappellent les exposés budgétaires d'autrefois qui prenaient non pas moins d'une heure comme celui-ci, mais deux, trois, quatre, voire cinq heures. Le distingué représentant qui détient aujourd'hui le portefeuille des Finances a prêché d'exemple aux membres de la Chambre; et l'intérêt public nous conseille de suivre scrupuleusement son exemple afin d'expédier la besogne du Parlement et perdre moins de temps. J'ai toujours senti qu'à part les discours des chefs de parti, des ministres, et de ceux qui sont directement intéressés à une proposition devant la Chambre, les observations des députés devraient être abrégées, ce qui servirait à diminuer sensiblement la longueur trop démésurée des sessions de cette Chambre des communes.

(Sur la proposition de M. Maloney la suite du débat est renvoyée à la séance suivante.)

La séance est levée à dix heures vingt-huit minutes du soir.

LUNDI, 10 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

LA MORT DE LA REINE ALEXANDRA

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'annoncer à la Chambre que j'ai reçu la communication suivante du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général:

Ottawa, 6 mai 1926.

Monsieur,—Je suis chargé par Son Excellence le Gouverneur général de vous informer que l'adresse du Sénat et de la Chambre des communes exprimant le profond regret et la grande peine qu'ils ont ressentis à la mort de Sa Majesté le Reine mère a été dûment déposée au pied du Trône. Sa Majesté le Roi a été profondément touchée par les termes de cette adresse et a commandé que ses remerciements les plus sincères soient communiqués aux membres du Sénat et de la Chambre des communes pour la sympathie exprimée à Lui et à la famille royale dans leur triste deuil.

Veuillez agréer, monsieur l'Orateur,
L'assurance de ma haute considération,

A. F. SLADEN,
Secrétaire du Gouverneur général.

L'honorable Orateur
de la Chambre des communes,
Ottawa.

LE COMITE DE LA MARINE ET DES PECHERIES

M. FRED STORK (Skeena) propose l'adoption du premier rapport du comité permanent de la marine et des pêcheries.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député veut-il nous donner des explications? Qu'approuvons-nous?

M. STORK: La publication des témoignages.

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances): Ce rapport mentionne-t-il la publication des témoignages?

L'hon. M. STEVENS: C'est ce que dit le président.

L'hon. M. ROBB: Je désire rappeler, monsieur l'Orateur, que, durant la dernière session, certains honorables députés conseillèrent de ne pas consigner au hansard les délibérations du comité plénier de la Chambre, afin de réaliser une économie. Nous semblons maintenant agrandir graduellement le cadre du hansard et nous ne nous contentons plus de l'avoir pour la Chambre, mais pour les comités également.

L'hon. M. STEVENS: Je tiendrais à faire remarquer au ministre que, d'après le règlement de la Chambre, toutes les motions de ce genre sont censées être envoyées au comité des impressions, lequel doit s'en occuper. Au cours de la session actuelle j'ai remarqué que cinq ou six fois ou a suspendu l'application du règlement et qu'on a permis l'impression, mais je pense que si le ministre laisse confier cette motion au comité des impressions, on verra à régler cette affaire.

M. STORK: Qu'on réserve la motion.

(La motion est réservée.)

CONGE DE L'ASCENSION

Le très hon. MACKENZIE KING: Avec la permission de la Chambre je proposerai la résolution suivante, dont je n'ai malheureusement pas donné avis:

Que lorsque la Chambre s'ajournera le mercredi, 12 courant, elle reste ajournée jusqu'à vendredi le 14 courant.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI DES RESERVES FORESTIERES ET PARCS NATIONAUX.

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur) demande à déposer un projet de loi (bill n° 97) tendant à modifier la loi des réserves forestières et des parcs fédéraux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Expliquez, s'il vous plaît.

L'hon. M. STEWART: L'objet de cet amendement est de détacher des réserves forestières du nord de la Saskatchewan certaines terres qu'on a jugées propres à l'agriculture. Quand le projet de loi a été voté, il comportait plus de terres arables qu'on ne s'y attendait, et l'on désire maintenant reprendre ces terres. L'amendement a aussi pour objet d'inclure d'autres terres dans une ou deux réserves forestières du Manitoba.

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

APPLICATION DE LA CLAUSE ANTIDUMPING AUX IMPORTATIONS DE BEURRE ET DE FRUITS DE L'AUSTRALIE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. J. L. STANSELL (Norfolk-Elgin): Je remarque que le ministre des Douanes M. Boivin) est à son siège et je voudrais poser de nouveau la question que j'ai posée vendredi dernier. Les journaux rapportent que, vu l'importation considérable de beurre et de fruits de l'Australie, le Gouvernement a jugé nécessaire de se servir de la loi contre le "dumping" et de mettre en vigueur un droit de 6 p. 100 par livre sur les produits. Est-ce exact?

L'hon. G. H. BOIVIN (ministre des Douanes): Ce n'est que ce matin qu'on a signalé cela à mon attention et à l'heure actuelle les fonctionnaires du département sont à faire une enquête. Je pourrai demain donner une réponse précise à mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Peut-être le ministre pourrait-il pousser son enquête plus loin et s'assurer si un ordre a été donné ou non. D'après certains journaux, non seulement un tel ordre a été donné, mais cet ordre s'applique aux transactions passées, remontant au premier janvier.

L'hon. M. BOIVIN: Le département n'a donné aucun ordre, mais cela n'est pas nécessaire pour mettre en vigueur la clause contre le "dumping". Le percepteur de l'endroit a le droit de l'appliquer sans recevoir d'ordre du département.

MODIFICATIONS AU BUDGET

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. M. ROBB (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, au cours de la semaine dernière, à deux ou trois reprises, on m'a demandé si des modifications allaient être apportées au budget quand il sera discuté en comité. Le nombre des questions qu'on m'a posées m'a décidé à examiner les budgets antérieurs, et, en passant, je puis dire à mon honorable et joyeux ami d'York-Ouest (sir Henry Drayton) que j'ai lu attentivement son exposé budgétaire de 1920, et je puis lui donner l'assurance maintenant que les modifications que je me propose d'apporter ne dépasseront pas celles qu'il a fait subir à son premier budget de 1920.

Quant aux articles du budget projeté concernant les droits sur les automobiles, qui semblent intéresser tout particulièrement l'honorable député, le tarif de 27½ p. 100 et de 20 p. 100 sera maintenu; il n'y aura pas de modification. Peut-être en comité ajouterons-nous quelques mots pour mieux préciser nos intentions pour les fins administratives, mais de nouveau, j'en donne l'assurance à mes honorables amis, le principe restera le même.

L'hon. sir HENRY DRAYTON (York-Ouest): Puisque mon honorable ami en est sur ce chapitre, aura-t-il la bonté de me dire si l'on va modifier la taxe sur les ventes quant aux automobiles, ou la taxe de luxe, qui est en réalité un impôt supplémentaire, ou encore les drawbacks ou les droits sur les pièces d'automobiles?

L'hon. M. ROBB: Je réitère que nous n'effectuerons pas de modifications générales relativement aux pièces. La définition des pièces subira quelques changements pour que la situation des fabricats de pièces soit absolument sûre. Quant à la taxe sur les ventes, il n'y aura pas le moindre changement. On m'a exhorté de temps à autre à modifier le droit d'accise sous prétexte que cette modification entraînera un abaissement du prix des véhicules vendus au public canadien, mais je ne suis pas encore convaincu que la chose soit dans l'intérêt public.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quant au règlement établi par le département, cela inclut-il les questions d'estimation?

L'hon. M. ROBB: Oh! non.

M. H. C. HOCKEN (Toronto-Centre-Ouest): Puis-je demander au ministre des Finances s'il y aura une modification de règlement douanier qui regarde l'entrée des magazines américains?

L'hon. M. ROBB: Monsieur l'Orateur, j'ai écouté le discours de mon honorable ami de Toronto-Centre-Ouest (M. Hocken) et je dois déclarer que j'ai dit alors à quelques-uns de mes voisins que l'honorable député avait bien plaidé sa cause à son point de vue, mais je ne suis pas prêt à annoncer des changements à cet égard.

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité d'un projet de loi (bill n° 20), déposé par M. Clark, touchant la Pacific Coast Fire Insurance Company.

LA GRANDE LOGE ORANGISTE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE

Discussion du comité, sous la présidence de M. Duff, du projet de loi (bill n° 92), déposé par M. Hocken, touchant la Grande Loge Orangiste de l'Amérique Britannique.

(L'article 1er est adopté.)

Sur l'article 2 (Article 1, alinéa (e) abrogé).

M. le PRESIDENT: Je ferai remarquer que le paragraphe 2, à la page 2, devrait être une disposition séparée au lieu d'un paragraphe.

Le très hon. MACKENZIE KING: Si mon honorable ami ne tient pas vraiment à faire adopter immédiatement ce bill, il m'obligerait en le laissant réserver jusqu'à ce que le président du comité soit présent. Malheureusement, le président du comité n'est pas présent, mais si l'adoption de ce bill presse, je retire ma demande. Si l'honorable député permet que nous réservions le bill jusqu'à l'arrivée du président du comité, je m'efforcerai de lui être agréable en le faisant voter le plus tôt possible.

M. HOCKEN: Je n'y vois pas d'objection, monsieur le président. Le bill est fort simple. Il a été lu en comité sans susciter l'opposition de qui que ce soit. Il étend simplement les pouvoirs de l'Ordre touchant les assurances, ces pouvoirs datant d'il y a trente-six ans. Depuis, l'assurance s'est beaucoup

développée. De fait, il s'agit simplement de mettre à date la section assurances de l'Ordre. Je veux bien, toutefois, attendre que le président du comité soit présent.

Le très hon. MACKENZIE KING: Merci.

L'article est adopté.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

TRAITEMENTS DES FONCTIONNAIRES PUBLICS

M. CAMPBELL demande:

1. La Commission du service civil a-t-elle l'intention de voir aux griefs des fonctionnaires qui appartenaient à la classe 2B de la seconde division lors de la mise en vigueur de la loi de classification de 1918, et qui, en vertu de cette loi, n'ont pu atteindre le maximum de leur ancienne classe: $2,100 par année?

2. Qu'a fait la Commission au sujet du rapport que l'Association du service civil lui a soumis il y a quelque temps sur cette question?

3. La Commission se propose-t-elle de proposer, dans l'augmentation des traitements, un moyen qui fasse disparaître ces griefs, du moins en partie?

Le très hon. MACKENZIE KING:

1. Non.

2. Elle a étudié la question.

3. Non. De l'avis des commissaires du service civil, il a été pourvu pleinement à ce que demande l'Association du service civil par la loi de 1918 sur le service civil, ses modifications, et par la classification subséquente. En vertu de la loi du service civil de 1918 et de ses amendements, la classification devait se faire d'après les devoirs et les responsabilités de l'employé, mais en cas de diminution de traitement résultant de la reclassification, l'employé conservait son rang antérieur. Les commissaires ne conviennent pas que la loi du service civil de 1918 et ses amendements aient eu pour but d'amplifier les droits d'un employé au delà de son statut antérieur.

VENTE DE TERRAINS A LA COMMISSION D'ETABLISSEMENT DES SOLDATS PAR LE COL. MURRAY ET M. H. H. MOSS

M. BROWN demande:

1. Quels quarts de sections ou autres parcelles de terrain, au Manitoba, le colonel F. J. Murray a-t-il vendus à la commission d'établissement des soldats?

2. Quand le vendeur a-t-il acquis chaque lopin et quand en a-t-il fait la vente à la commission?

3. Quel prix le colonel Murray a-t-il payé chaque lopin, et quel prix a-t-il reçu de la commission pour chacun?

4. Quels avocats ont représenté le vendeur dans chacune des ventes de ces lopins à la commission?

5. Le colonel Murray a-t-il jamais touché une pension militaire? Dans l'affirmative, la reçoit-il encore?

6. Quels quarts de sections ou parcelles de terrain, au Manitoba, M. H. H. Moss a-t-il vendus à la commission d'établissement des soldats?

7. Quand le vendeur a-t-il acquis chaque lopin et quand les a-t-il vendus, chacun à la commission?

8. Quel prix M. Moss a-t-il payé chaque lopin, et combien en a-t-il reçu de la commission?

9. Quels avocats ont représenté M. Moss dans chacune de ces ventes?

L'hon. M. STEWART (pour l'honorable M. Lapointe, ministre de la Justice):

(1)	(2) a.	(2) b.	(3) a.	(3) b.	(4)

Terrain	Vendeur	Date d'acquisition par le vendeur	Date de vente à la commission	Prix d'achat du vendeur	Prix de vente à la commission	Procureurs du vendeur
				$	$	
½ O. 2-16-1 E. 1er.....	F. J. Murray....	17 mai 1920	6 mai 1920	2,240	5,120	Anderson, Guy & Chappell.
½ N. 34-17-10 O. 1er...	F. J. Murray....	29 juil. 1919	30 juil. 1919	3,840	4,480	Kennedy, Kennedy & Kennedy.
½ S. 22-19-10 O. 1er....	F. J. Murray....	9 août 1919	5 nov. 1919	2,250	4,680	" "

(5) (a) Oui. (b) Oui.

(6)	(7) a.	(7) b.	(8) a.	(8) b.	(9)

Terrain	Vendeur	Date d'acquisition par le vendeur	Date de vente à la commission	Prix d'achat du vendeur	Prix de vente à la commission	Procureurs du vendeur
				$	$	
N.-O. 23-17-10 O. 1er.	H. H. Moss.....	27 juillet 1917	2 juillet 1919	.....	2,000	Kennedy, Kennedy & Kennedy.
N.-E. 23-17-10 O. 1er.	H. H. Moss.....	par contrat de	2 juillet 1919	.....	2,000	" "
S.-E. 23-17-10 O. 1er..	Amy Moss, épouse de H. H. Moss.....	vente et quittance de Wm. Grant.	13 déc. 1919	14,080 pour les deux sections	5,000	" "
S.-O. 23-17-10 O. 1er / N.-O. 14-17-10 O. 1er	H. H. Moss.....	à Amy Moss, épouse de H. H. Moss.	15 juillet 1919		4,160	" "
N.-E. 14-17-10 O. 1er.	H. H. Moss.....		13 déc. 1919	.....	6,000	" "
½ S. 14-17-10 O. 1er....	H. H. Moss.....		17 juillet 1919	.....	4,160	" "
S.-E. 11-1-29 O. 1er...	H. H. Moss.....	Pas de renseignement.	22 mai 1919	Pas de renseignement.	4,800	" "

E. F. BEAUDRY

M. PERRAS demande:

1. E. F. Beaudry était-il à l'emploi de l'Imprimerie nationale en 1920?
2. Dans l'affirmative, depuis quand?
3. Quelles étaient ses fonctions?
4. Etait-il fonctionnaire public?
5. Touchait-il l'indemnité de cherté de vie?
6. Est-il encore à l'emploi de l'Imprimerie? Sinon, quand a-t-il été mis à la retraite?
7. Touche-t-il une pension? Sinon, pourquoi pas?
8. Quels employés de l'Imprimerie ont été mis à la retraite depuis 1920?

L'hon. M. ELLIOTT (ministre du Travail):

1. Oui.

2. Trente ans, quatre mois et douze jours avant 1920.

3. Préparateur de copie.

4. Répondu sous les numéros 1 et 3.

5. Oui, 1918-1919, $250; 1919-1920, $324; 1920-1921, $199.50 jusqu'à sa retraite.

6. (a) Non. (b) 16 novembre 1920.

7. (a) Non.

b) Durant la réorganisation de l'Imprimerie nationale par la commission du service civil, M. Beaudry a été mis à sa retraite le 16 novembre 1920, en vertu du décret du conseil n° 2738, en date du 12 novembre 1920, et, sous le régime des dispositions du décret du conseil n° 2146, daté le 22 octobre 1919, il a reçu deux mois d'appointements et une gratification au lieu d'avis, de même qu'une allocation de retraite annuelle de $324.53 pour une période de cinq ans et deux mois à dater du 16 janvier 1921. L'allocation a été basée sur la moyenne de son traitement et de son indemnité de ses trois dernières années de service, et la durée de cette allocation a été de deux mois pour chaque année de service. L'allocation de M. Beaudry a expiré le 15 mars 1926.

8. Après 1920 et jusqu'au 31 octobre 1924, tous les employés ont été soumis aux dispositions de la loi de retraite du service public. Le 19 juillet 1924, les fonctionnaires permanents qui touchaient un traitement annuel fixe ont été placés sous le régime de la loi de pension, chapitre 69, 14-15, George V, ou maintenus sous celui du chapitre 17, S.R., 1906,—loi relative à la pension et à la retraite des personnes employées dans le service civil du Canada. Il n'y a aucune disposition dans la loi au sujet des employés autres que les fonctionnaires civils.

NOMINATIONS DE FONCTIONNAIRES DE L'ETAT

M. HOCKEN demande:

Combien de nominations (permanentes et temporaires) la commission du service civil a-t-elle faites au service public général en 1923, 1924 et 1925?

[L'hon. M. Stewart.]

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (au nom du Secrétaire d'Etat):

Année	Permanentes et temporaires	Receveurs de la poste	Permanentes et temporaires totales.	Temporaires.	Grand Total
1923	1,768	357	2,125	2,891	5,016
1924	1,697	299	1,996	2,424	4,420
1925	2,036	307	2,343	2,928	5,271

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DES TROUPES EXPEDITIONNAIRES CANADIENNES

M. HARRIS demande:

1. Quelles distinctions honorifiques le war-office a-t-il accordées aux troupes expéditionnaires canadiennes pour les placer sur les drapeaux, en reconnaissance d'une part active dans les batailles de la Grande guerre et des diverses campagnes?

2. Est-il permis d'inscrire ces distinctions sur les drapeaux du régiment?

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

1 et 2. La question des distinctions honorifiques en reconnaissance des batailles à être accordées aux unités de la milice active est encore à l'étude par le département de la Défense nationale.

HOPITAL DES INDIENS DANS LE CENTRE DE LA SASKATCHEWAN

M. HOCKEN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'établir un hôpital pour les Indiens au centre de la Saskatchewan?
2. A-t-on fixé l'emplacement de cet hôpital?
3. Cet hôpital sera-t-il administré une fois construit, par le public?

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur):

1. Non.

2. et 3. Répondu sous le n° 1.

AIDE A L'IMMIGRATION

M. DOUCET demande:

Combien le Gouvernement a-t-il dépensé en 1925 comme aide à l'immigration (a) en billets de chemins de fer ou de navires, (b) pour aider à l'établissement agricole, (c) pour aider à l'entretien des immigrants?

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur):

(a) Octroi, $116,827.21; prêts recouvrables, $130,703.21; total, $247,530.42; (b) $284,725.57; (c) $13,161.85.

Les chiffres ci-dessus comprennent les onze mois finissant le 28 février de l'exercice 1925-1926.

L'AGENT INDIEN DE CARDSTON

M. DAVIS demande:

1. Le Gouvernement a-t-il à son emploi comme agent des Indiens à Cardston, un homme du nom de Faunt?

2. Dans l'affirmative, l'inspecteur Christensen, de Regina, a-t-il récemment fait enquête à son sujet?
3. Quelle a été le verdict de cette enquête?
4. Quelles sont lese intentions du département au sûjet de ce nommé Faunt?

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur):

1. Oui.
2. Oui.
3. Verdict défavorable.
4. La décision est en suspens.

TRANSPORT DU COURRIER DE LIVERPOOL (N.-E.) A WESTERN-HEAD

M. BLACK (Halifax) demande:

1. Qui a l'entreprise du transport du courrier de Sa Majesté entre les bureaux de poste de Liverpool (Nouvelle-Ecosse), et Western-Head?
2. A-t-on demandé des soumissions? Quels étaient alors les soumissionnaires et les montants de chaque soumission?
3. L'entreprise a-t-elle été adugée au soumissionnaire le plus bas? Sinon, pourquoi pas?
4. Qui a recommandé l'adjudication à l'entrepreneur actuel?
5. Le département sait-il si l'entrepreneur en question a l'outillage et les aptitudes voulus pour ce service?
6. Des citoyens de Western-Head et Mersey Point ont-ils soumis des requêtes demandant de garder celui qui avait cette entreprise?
7. Dans ce cas, le Gouvernement a-t-il considéré ces pétitions, et pourquoi ne leur a-t-il pas donné suite?

L'hon. M. ROBB:

1. Walter H. Sperry.
2. Oui.

Walter H. Sperry..	$355 00
Robert V. Fraelic..	360 00
Fred. S. Balcom..	391 25
Alonzo Roy..	700 00

3. Oui.
4. La loi des Postes décrète que l'entreprise devra être adjugée au plus bas soumissionnaire compétent.
5. En l'absence d'aucun rapport au contraire de la part du surintendant du poste dans le district d'Halifax nous supposons que l'entrepreneur est amplement outillé et en mesure d'accomplir le service.

6 et 7. Oui; le département a reçu des pétitions de cete nature le 5 février 1926, mais des instructions avaient déjà été données pour inviter les gens à soumissionner.

LE RECEVEUR DE POSTE A PIERREVILLE, COMTE D'YAMASKA

M. DOUCET demande:

1. Qui est receveur de poste à Pierreville, comté d'Yamaska (P.Q.)?
2. Quels sont les employés de ce bureau de poste?
3. Le Gouvernement a-t-il reçu des plaintes sur la conduite d'un employé?
4. Dans l'affirmative, le département se propose-t-il de faire enquête sur ces plaintes?

L'hon. M. ROBB (pour l'honorable M. Lapointe):

1. Madame S. G. Boucher.
2. Gaston Boucher et Mlle C. Proulx.
3. Non.
4. Répondu sous le n° 3.

LA REPRESENTATION DU CANADA A LA SOCIETE DES NATIONS, A GENEVE

M. ROSS (Kingston) demande:

1. Quels sont les fonctionnaires canadiens à Genève, attachés aux bureaux de la Société des Nations?
2. Quels sont les noms des représentants et les fonctions de chacun?
3. Quels sont les appointements de chacun?

Le très hon. MACKENZIE KING:

1. Deux.
2. Le docteur W. A. Riddell, fonctionnaire consultatif canadien à la Société des nations; Mlle Marguerite Clarke, secrétaire.
3. Traitement du docteur W. A. Riddell, $6,000 par année; traitement de Mlle Clark, $1,200 par année.

LE STATUT DES EMPLOYES DE LA DIVISION DE L'IMPOT SUR LE REVENU

M. LADNER demande:

1. Les employés de la division de l'impôt sur le revenu du ministère des Douanes et de l'Accise sont-ils jugés temporaires, sans le grade et la classification des fonctionnaires?
2. Dans l'affirmative, pourquoi les oblige-t-on à demeurer employés temporaires?
3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de placer ces employés sous la juridiction de la Commission du service civil, et de les faire classer régulièrement comme fonctionnaires? Dans l'affirmative, quand?

L'hon. M. BOIVIN:

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.
3. Non.

QUESTION CONVERTIE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS

LES ACHATS D'AUTOMOBILES ET DE CAMIONS POUR LE COMPTE DE L'ETAT

Par M. DAVIS:

1. Combien d'automobiles et de camions le Gouvernement a-t-il achetés dans tout le Canada en janvier, février, mars et avril (jusqu'au 16) 1926?
2. De qui les a-t-on achetés, et quels départements les utilisent?

Le très hon. MACKENZIE KING: Question convertie en ordre de dépôt de documents.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ferai observer à mon très honorable ami qu'il n'est guère probable que le Gouvernement ait acheté des automobiles en assez grand nombre, au cours des quatre mois écoulés durant l'année en cours qu'il faille déposer un dossier très volumineux pour fournir ces détails.

Le très hon. MACKENZIE KING: Si mon honorable ami veut bien relire la question, il verra qu'elle demande par le détail les automobiles qui ont été achetées par tous les départements du service public. Cela implique

donc la nécessité de communiquer d'abord avec les différents ministères et il faut quelque délai pour cela. Le Gouvernement préfère donc répondre à la question par le dépôt d'un état.

LES IMPORTATIONS DES ETATS-UNIS

M. DOUCET demande:

1. Quel est le total des importations reçues des Etats-Unis dans les douze dernières années?
2. Quel est le total des importations de houille, bitumineuse et anthracite, reçues des Etats-Unis dans les trois dernières années pointées?
3. Quel est le total des importations de fer reçues des Etats-Unis dans les trois dernières années?
4. Quel est le total des importations d'autres produits ouvrés reçues des Etats-Unis, qui pouvaient être fabriqués au Canada?

L'hon. M. ROBB: Je dépose l'état séance tenante.

DEMANDES DE DOCUMENTS ADOPTEES SANS DEBAT

L'AGENCE INDIENNE A CARDSTON

Par M. DAVIS:

Copie des lettres, télégrammes, de la correspondance et des autres documents que le département des Affaires indiennes a échangés avec des tiers au sujet de la suspension de l'agent Faunt, de la réserve indienne du Sang, à Cardston; aussi, copie du rapport de l'inspecteur Christensen, de Regina, soumis au département sur cette affaire.

L'hon. M. STEWART: Nous dirigeons actuellement une enquête sur la conduite de l'agent des Indiens de la réserve des Indiens du Sang. J'aimerais mieux que la motion de mon honorable ami fut laissée de côté jusqu'au moment où nous pourrons produire les documents.

M. l'ORATEUR: Motion réservée.

LES TARIFS-MARCHANDISE DE LA COTE DU PACIFIQUE

Par l'hon. M. STEVENS:

Copie de toute correspondance, des lettres, télégrammes, demandes, mémoire et pièces officielles afférant à la diminution, l'égalisation ou autres traitements des tarifs des marchndises de la section du Pacifique, échangés entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise ou l'honorable John Oliver, premier ministre de la Colombie-Anglaise, ou autre personne représentant le gouvernement provincial d'une part, et le premier ministre, le ministre des Chemins de fer ou autre membre du gouvernement fédéral d'autre part depuis le 1er avril 1925; avec copie des arrêtés du Conseil adoptés depuis la date susdite à ce sujet.

(La motion est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb (ministre des Finances) l'invitant à se former en comité des voies et moyens, ainsi que sur l'amendement de l'honorable R. J. Manion.

[Le très hon. Mackenzie King.]

M. MALONEY (Renfrew-Sud): Vendredi dernier, monsieur l'Orateur, juste au moment où la séance allait se lever, j'ai offert au ministre des Finances mes sincères félicitations sur la manière dont il a présenté le budget, il y a environ trois semaines. Je l'ai fait avec beaucoup de plaisir, mais je dois avouer, aujourd'hui, que j'éprouve autant de peine de ne pouvoir le suivre dans cette terre promise où les perspectives de son extraordinaire budget veulent nous conduire. Je suis convaincu que l'honorable ministre n'est pas lui-même bien confiant dans ses espoirs en dépit de ses espérances magnifiques. Le ministre des Finances nous a parlé en termes de millions. Il a fait allusion aux importations et aux exportations, à la balance du commerce, à une réduction d'impôts qu'il prétend avoir été faite et à l'amélioration de notre situation ferroviaire, mais les chiffres qu'il a employés se montaient aux millions. Je ne puis m'empêcher de songer que, si intéressants que soient ces chiffres, ils comptent pour bien peu aux yeux du citoyen ordinaire du Dominion. Dans notre pays, la majeure partie des gens luttent pour vivre et ne s'intéressent guère aux millions dont le ministre des Finances a parlé. L'honorable ministre aimerait à nous faire croire que nous jouissons de la prospérité et que le Canada réalise aujourd'hui plus de progrès que jamais auparavant. Mais, au fond de son cœur, comme au fond du cœur de tous les honorables députés qui l'appuient, existe le sentiment que si vous allez n'importe où, dans les hameaux, les villages ou les villes, vous entendez partout cette plainte: "Les temps sont durs et l'argent est rare." C'est la situation dans tout le Canada actuellement. Je siège à la Chambre depuis le 7 janvier et, tous les jours, chaque fois qu'il y a eu une séance, j'ai entendu cette plainte désespérée tomber des lèvres d'un député ou d'un autre. Cependant, on prétend que la prospérité règne au Canada.

On a parlé de la situation dans l'Ouest. Nous sommes tous d'avis qu'il existe dans cette région une situation à laquelle on pourrait remédier. Nous convenons tous que les gens de l'Ouest ne sont pas aussi prospères que le ministre des Finances voudrait nous le faire croire. Que s'est-il passé depuis un an et demi? Nous avons vu des gens haut placés de l'Ouest qui, à cause des perspectives troublantes, parlaient de sécession, de séparation entre l'Ouest et l'Est du Canada. Pourquoi, si la situation est aussi prospère? Mais, monsieur l'Orateur, si nous parcourons l'Ouest nous voyons des millions et des millions d'acres de terre ayant la fertilité voulue pour produire des récoltes de tous genres en abondance, des hommes et des femmes qui ne sont pas indolents ou paresseux, mais cherchent à créer la prospérité du

pays et établir un héritage pour ceux qui les suivront. Pourquoi ces gens parleraient-ils de sécession s'ils sont aussi prospères?

Examinons la situation des Provinces maritimes. Vous savez comme moi, monsieur l'Orateur, que, tous les jours, les représentants de ces provinces ont pris la parole pour nous exposer les désirs et les besoins de ces provinces, comme les griefs dont elles souffrent. Nous n'avons pas même besoin d'accepter la parole de ces représentants; nous savons tous à la Chambre ce qui s'est passé il n'y a pas plus d'un an. Nous savons tous que la situation industrielle qui existait là-bas a coûté la vie à des personnes. Vous savez qu'à cause des troubles industriels des vies humaines ont été sacrifiées en Nouvelle-Ecosse. Le sang humain a été répandu. Pourquoi? Est-ce parce que ces gens étaient prospères? C'est à cause des conditions industrielles qui existaient alors, qui existent encore aujourd'hui et qui continueront d'exister tant que durera le régime gouvernemental que nous avons actuellement dans cette Chambre. Qu'a fait le Gouvernement, à cette époque, pour remédier à la situation de la Nouvelle-Ecosse? A-t-il fait la moindre chose pour soulager la misère des mineurs et de leurs familles? Rien du tout. Pourtant oui, il a fait une seule chose; il a envoyé là-bas des soldats de Toronto et de Kingston pour tirer, le cas échéant, sur quiconque lèverait la main pour défendre sa femme et ses enfants affamés.

L'hon. M. STEWART: L'honorable député ne va pas répéter la déclaration qui a été fréquemment faite dans cette Assemblée, quand il sait que le Gouvernement n'a pas envoyé de soldats là-bas.

M. MALONEY: Qui les a envoyés?

L'hon. M. STEWART: Ils y ont été à la demande du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

M. MALONEY: Avec la permission de qui? N'était-ce pas avec la permission du gouvernement fédéral?

L'hon. M. STEWART: Cela ne fait aucune différence.

M. MALONEY: N'est-ce pas le ministre de la Défense nationale qui les a envoyés?

L'hon. M. STEWART: Il est inutile de dire cela, car la chose a été discutée à maintes reprises par la Chambre. On a dit plus d'une fois aux membres de l'opposition que le Gouvernement n'avait rien eu à voir avec l'envoi de troupes. Il n'a fait que se conformer à la loi.

M. MACDONALD (King)): A l'instigation de qui?

M. MALONEY: Ne fallait-il pas que ces soldats eussent l'autorisation du ministre de la Défense nationale pour quitter leurs casernes à Toronto?

L'hon. M. STEWART: Non. Si l'honorable député veut regarder la loi, il verra que ce que je dis est exact.

M. MALONEY: Ont-ils le droit de se transporter librement là où il leur plaît?

L'hon. M. STEWART: Non, ils y vont quand ils sont appelés. Si l'honorable député voulait examiner la loi, il comprendrait mieux.

M. MALONEY: Et qui les envoie lorsqu'on reçoit l'appel?

L'hon. M. STEWART: Que l'honorable député lise la loi; il y trouvera toutes les dispositions qui s'y rapportent.

M. MALONEY: A qui cet appel est-il adressé?

L'hon. M. STEWART: La loi a été votée par le Parlement.

Un MEMBRE: Quand?

L'hon. M. STEWART: Il y a nombre d'années.

M. DOUCET: Elle a été modifiée en 1924.

L'hon. M. STEWART: Elle a été modifiée afin qu'on ne puisse envoyer de troupes qu'à la demande du procureur-général de la province et pour que les frais soient à la charge de la province. De cette façon, le gouvernement fédéral ne peut pas envoyer de troupes, sauf à la demande d'un gouvernement provincial.

M. MALONEY: On a envoyé des troupes. Il a fallu pour cela l'autorisation de quelqu'un ici à Ottawa et elles avaient reçu l'ordre de tirer, s'il le fallait, sur quiconque lèverait la main pour défendre sa femme et ses enfants. Pourquoi faut-il qu'une situation pareille existe en Nouvelle-Ecosse, cette province qui est le jardin du Canada et dont les ressources sont insurpassables? Pourquoi faut-il que ses gens crèvent de faim, si le Canada est aujourd'hui prospère?

Le très hon. MACKENZIE KING: Il ne serait pas juste de laisser passer les remarques de l'honorable député sans les relever. Il a prétendu qu'on avait donné des ordres de tirer sur les gens, s'il le fallait. L'honorable député peut-il montrer une copie de cet ordre?

M. MALONEY: Pourquoi aurait-on envoyé des troupes là-bas, si elles n'en avaient pas eu le droit?

Le très hon. MACKENZIE KING: L'honorable député dit qu'elles avaient l'autorisation de tirer. Il ne peut pas le prouver.

M. MALONEY: Quand un soldat prend la faction, quel est le premier ordre qu'on lui donne?

Le très hon. MACKENZIE KING: L'honorable député peut-il montrer un ordre quelconque autorisant les troupes à tirer? Je lui dis que non et je le mets au défi de le faire.

M. MALONEY: Le soldat sous les armes a l'ordre de faire feu sur l'ennemi lorsque les circonstances l'exigent. J'ai parlé de la stituation dans l'Ouest. J'ai dit ce qui en était dans les Provinces maritimes. Revenons maintenant aux provinces du Centre et voyons quels signes de prospérité nous y trouvons. Que l'on aille d'une ville à l'autre, par toute la province d'Ontario ou de Québec, et l'on y verra invariablement de nombreuses usines aux portes fermées et une foule de gens en quête d'emploi. Que l'on aille ensuite dans les districts ruraux et l'on sera étonné du nombre de cultivateurs, autrefois prospères, qui ont renoncé à l'exploitation de leurs fermes. On ne compte plus les terres sans occupant. Les cultivateurs ont toutes les peines du monde à s'assurer une maigre subsistance, et cependant l'on nous dit que la prospérité règne au Canada.

C'est afin d'ajouter à cette merveilleuse prospérité que le ministre des Finances a déposé ses résolutions budgétaires. Voyons quelle espèce de panacée ce budget constitue Je n'ai pas l'intention d'en faire une discussion approfondie, mais je tiens à parler du principal article dont il se compose. On nous dit que ce budget favorise surtout le pauvre. C'est ce que nous allons voir. La première proposition du budget, qui est peut-être la plus grosse de conséquences, porte sur le dégrèvement des automobiles. D'un seul geste, le ministre des Finances a porté le coup de grâce à une des industries les plus florissantes qui soient au Canada, une des industries les plus susceptibles de contribuer à l'avenir du pays, et cependant il nous affirme qu'il a agi dans l'intérêt du pauvre. Nous savons tous que le pauvre n'a pas d'automobile, et ceux parmi nous qui, tout en n'ayant pas les moyens de le faire, sont assez peu sensés pour en posséder une, savent que cette réduction de droits ne fera économiser que bien peu de chose. M. Ford, lui-même, d'après le prix-courant qu'il vient de publier, annonce une réduction de $10 à $45 dans le prix des divers types de voitures qu'il fabrique. Nous savons que, règle générale, la durée moyenne de ces automobiles est d'à peu près dix ans. En d'autres termes, nous économisons de $1 à $5 par année sur notre automobile. Pour nous assurer cette économie de $1 à $5 par année, le Gouvernement a, au moyen de cette proposition, compromis les moyens de subsistance de 30,000 des nôtres, qui aujourd'hui sont employés à la fabrication et à la vente des automobiles. A ces 30,000, il faut ajouter ceux qui comptent sur eux pour vivre, dont le nombre s'élève à plus de 125,000 et dont l'existence est mise en danger par ce dégrèvement. Cette diminution des droits paralyse aussi l'industrie, en retarde l'expansion, et ce qu'il y a de plus déplorable, ébranle la confiance du capital dans l'avenir fiscal de notre grand dominion. Nous tenons, monsieur l'Orateur, à payer nos automobiles moins cher. Nous avons la conviction qu'aujourd'hui, les automobiles se vendent beaucoup trop cher, mais ne pourrait-on pas en faire diminuer le pris sans paralyser l'industrie et compromettre notre avenir économique? J'ai pensé que si, au lieu de supprimer ou d'abaisser les droits, comme on l'a fait, ou du moins comme on le fera advenant l'adoption du budget, nous relevions le droit sur les automobiles importées au Canada à un taux assez élevé pour conserver le marché intérieur au fabricant canadien, il en résulterait un accroissement marqué dans le nombre des ventes. Plus tard, lorsque cette commission du tarif aura été pleinement autorisée à fonctionner, on pourrait examiner les livres des fabricants d'automobiles, vérifier leurs comptes, et au besoin, fixer à un chiffre raisonnable le prix de vente de ces voitures au Canada. Sinon, nous pourrions restreindre la marge des bénéfices découlant de la fabrication et de la vente des automobiles. De cette façon, les automobiles se vendraient peut-être à meilleur marché que sous le régime actuel et tout en encourageant cette industrie, nous sauvegarderions les intérêt du fisc.

On nous dit qu'une autre proposition budgétaire qui favorise le pauvre est celle qui a trait à l'impôt sur le revenu. Avant qu'il fut question de préparer ce budget, un homme marié, jouissant d'un revenu de $2,000 par année, était exempt de l'impôt. Assurément, nous ne prétendons pas qu'un individu dont le traitement est de $2,000 par année est un pauvre homme; à vrai dire c'est un homme riche comparé à bon nombre d'autres au pays. En 1923, d'un océan à l'autre, les ouvriers de ferme canadiens gagnaient en moyenne un salaire de $372 par année avec pension, ou de $611 sans pension, et la moyenne annuelle du salaire des ouvriers de l'industrie était de $937. Par conséquent, près de 800,000 Canadiens retiraient en moyenne un salaire annuel de $800. Est-ce que ces gens diront que le budget favorise le

pauvre? En quoi le Gouvernement vient-il à son aide en réduisant ainsi l'impôt sur le revenu? Il a tout simplement soulagé du fardeau de notre dette publique ceux qui étaient le plus en état de le porter pour en charger ceux dont les salaires sont inférieurs à $1,000 par année, et cependant l'on prétend que le budget favorise le pauvre.

La réduction du tarif postal de 3c. à 2c. a certainement été accueillie avec étonnement. Personne n'y songeait; la population ne réclamait guère avec instances cette diminution du port des lettres. Or, qu'est-ce que signifie cette réduction? Il en résultera une perte de revenus de 5 millions pour le service des postes. Le ministre des Postes, ainsi que les dévoués fonctionnaires qu'il a sous ses ordres, ont droit à des félicitations si, à la suite de leurs efforts, leur département est en mesure de faire face à pareille diminution de revenus.

Si cette réduction signifie une diminution de 5 millions dans les recettes de ce département, qu'est-ce que cela représente pour les pauvres gens de notre pays? Le simple citoyen qui n'est pas dans les affaires écrit peut-être cinquante, soixante ou soixante-dix lettres par année. Le cultivateur, par exemple, peut écrire cinquante ou soixante-quinze lettres par année, et, par conséquent, cette réduction lui permettra d'économiser 50c. ou 75c.; mais ce dont le cultivateur s'inquiète particulièrement aujourd'hui, ce n'est pas de sauver 50c. ou 75c., mais d'obtenir un meilleur service postal dans tout le Dominion.

Je dis donc à l'honorable député de Brandon (M. Forke), qui est censé être le leader de la classe agricole depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique: Vous êtes soucieux d'assurer le confort et le bien-être de ceux dont vous êtes le chef supposé; si vous êtes sincèrement désireux de rendre la vie plus agréable à la ferme aux jeunes gens qui y passent leur vie, je vous prie d'obtenir du Gouvernement qu'il remanie cette mesure législative, car vous avez le pouvoir de le faire. Qu'il relève le port des lettres de 2c. à 3c., prévenant ainsi une perte de revenu de 5 millions. Puis, obtenez que le Gouvernement applique cette somme de 5 millions à étendre les bienfaits du factage rural à certaines parties de votre circonscription, à certaines parties de la mienne, comme de toutes autres situées de même manière, d'une extrémité à l'autre du Canada.

Le plus grand bienfait qui ait été conféré aux gens de la campagne depuis un demi-siècle a été l'établissement du service de poste rurale. C'est avec un vif sentiment de fierté que je vous offre à vous, monsieur l'Orateur, qui avez été peut-être l'auteur de cette loi, mes sincères félicitations et je crois que j'aurai ici l'approbation de tout citoyen qui jouit du bienfait de la poste rurale. Si le ministre des Finances persiste dans sa résolution de rétablir la poste à 2c. dans notre pays, je le prierai de considérer l'opportunité d'autoriser l'emploi de ces timbres de 2c. dans les circonstances où pour le moment il est nécessaire d'apposer un timbre différent, un timbre fiscal. Une pareille réforme simplifierait sensiblement les choses pour le monde du commerce, sans compter que cela aiderait au moins dans une faible mesure à compenser la perte de revenu dont auront à souffrir les divers receveurs de poste dans tout le Dominion en conséquence de la réduction opérée dans le port des lettres. Ce serait dans l'intérêt du département, et je crois qu'il en résulterait une plus-value de recettes en fin de compte.

Je désire parler un instant des pensions aux vieillards. On a prétendu qu'il y a eu là une offre, un geste. Quel a été l'effet de ce geste? Il y a quelques jours, j'écoutais l'honorable député de Skeena (M. Stork), qui parlait des braves pêcheurs de l'extrémité nord-ouest de sa circonscription. Quelle merveilleuse chose serait cette pension pour ces hommes devenus vieux et pour les personnes à leur charge! Le Gouvernement a fait un beau geste; il a suscité les espoirs des vieillards d'un bout à l'autre du pays; mais quand ce projet de loi sera adopté, s'il l'est jamais, ces espoirs seront anéantis parce que cette loi ne peut être mise en vigueur sans le consentement des provinces. Le gouvernement fédéral met une certaine somme d'argent à la disposition des provinces, puis il leur demande de fournir le reste et d'exécuter la loi. Pourquoi imposer ce nouveau fardeau aux provinces qui ploient déjà sous le poids de dettes énormes. Je dis à ces hommes qui se sont constitués eux-mêmes les chefs ouvriers de Winnipeg: Si vous croyez que les classes ouvrières désirent avec vous l'établissement d'un système de pensions de vieillesse,—et c'est ce que je crois, —qu'elles insistent auprès du Gouvernement pour qu'il présente une véritable loi de pension de vieillesse, qu'elles demandent au Gouvernement de payer entièrement cette pension sans faire appel aux provinces. Si vous faites cela, vous obtiendrez l'appui de 75 p. 100 des membres de cette Assemblée. Bien que je n'aime pas le projet de loi qui a été déposé, bien que je ne croie pas qu'il vienne jamais en vigueur dans Ontario ou dans Québec ou dans quelque autre province, néanmoins, comme je suis en faveur des pensions de vieillesse, je vais appuyer ce projet de loi.

Nous avons entendu pérorer beaucoup au sujet de l'amélioration de la situation des chemins de fer en Canada. Je pourrais, monsieur l'Orateur, vous conduire dans le comté de Renfrew et vous faire voir comment il se fait que le distingué président des chemins de fer Nationaux Canadiens soit capable de présenter un rapport aussi bon que le prétend le Gouvernement. Dans la région de Renfrew, dont la population est très dense et dont les opérations forestières et les autres industries en général ont fourni depuis quelques années des milliers et des milliers de dollars au trésor fédéral et à ceux des provinces, je pourrai vous indiquer deux endroits éloignés l'un de l'autre de cinquante milles, distance qu'on ne peut parcourir aller et retour en moins de quatre jours sur le chemin de fer National-Canadien. Cet état de choses provient de ce que l'on a tellement diminué le nombre des trains que le service de chemin de fer y est absolument inutile; et c'est sans doute ce qui est arrivé dans plusieurs autres régions; nous aimerions mieux nous passer tout à fait de ce service si l'on pouvait enlever les rails et construire à la place une bonne route pour automobiles qui desservirait cette région.

Si le président du réseau national a poursuivi l'exécution du même plan par tout le Canada, il n'y a guère lieu de s'étonner que les frais d'exploitation aient été diminués; cependant, si quelqu'un voyage d'une ville à l'autre dans l'est du pays, il n'aperçoit pas beaucoup d'indices à cet effet. Ce qui frappe les regards ce sont des trains qui luttent de vitesse en plus grand nombre de jour en jour.

Le Gouvernement a promis à mes honorables amis, les progressistes d'effectuer de nombreuses réformes, et ils ont sans doute reçu l'assurance qu'à l'avenir la situation sera de nature à combler tous leurs vœux. Je demanderai toutefois à mon honorable ami de Brandon (M. Forke) de méditer sérieusement ces vers d'un vieux poète:

> Kings' promises are airy dreams
> And scarcely last between the day's extremes.

Le principal obstacle à la prospérité du Canada à l'heure qu'il est, c'est l'absence d'un gouvernement stable et le manque absolu de confiance de la part du peuple dans les gouvernants du jour. S'il est une chose dont nous ayons besoin plus que de toute autre, au Canada, c'est d'une bonne administration de la chose publique par un gouvernement jouissant de la confiance du peuple. Or, le gouvernement du jour par la bouche du premier ministre (le très hon. Mackenzie King), a manqué à sa parole envers la population du Canada. Mon très honorable ami a manqué aux engagements solennels qu'il avait pris dans le discours-programme qu'il a prononcé à Richmond-Hill de même qu'il a violé les promesses faites plus tard dans le discours du trône. Je conclus donc que le devoir lui incombe de démissionner.

M. FORKE: Oh! oh!

M. MALONEY: Mon honorable ami de Brandon s'esclaffe. Eh bien! Néron un jour a joué de la lyre tandis que Rome brûlait, et nous savons ce qui est arrivé. La situation qui existe au Canada à l'heure actuelle est trop grave à tous les points de vue pour qu'un homme public occupant la situation de mon honorable ami ait le droit de rester béat à son siège et de rire. Je le répète, tout le monde a perdu confiance dans le gouvernement du jour, qui n'a plus confiance en lui-même non plus. Le devoir incombe donc à mes honorables amis de démissionner, c'est évident, et de permettre ainsi la formation d'un nouveau cabinet. Si cela se produisait, le très honorable chef de l'opposition (le très hon. M. Meighen) serait appelé à former un gouvernement dont les membres ne seraient pas exclusivement choisis dans l'Ouest et dans la province de Québec. Le chef du parti conservateur ne s'appuierait pas uniquement sur une seule province. Il appellerait dans son cabinet des représentants de la Colombie-Anglaise, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario, de la province de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard; bref, de toutes les parties du Dominion; il choisirait des ministres pour diriger les divers départements du service public. Et du moment qu'un pareil gouvernement aurait été constitué, si j'étais encore en mesure de le faire, j'inviterais les grandes provinces de l'Ouest canadien à placer toute leur confiance dans mon chef et dans le programme qui, nous le savons tous, vise à servir les intérêts du Canada en général. Ce programme fut assez bon pour le grand sir Wilfrid Laurier et pour Edward Blake; il fut également acceptable à tous les grands chefs du parti libéral par le passé.

Je demanderais aux gens de l'Ouest d'accorder leur appui à cette politique qui vise à assurer la prospérité à tous les citoyens du pays. J'irais aussi dans la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick et j'exposerais ce programme devant nos concitoyens des Provinces maritimes parce qu'il serait de nature à améliorer la situation industrielle et à accroître la somme de bonheur qui est due à la population des provinces du littoral. J'irais dans la province d'Ontario et je prêcherais aux manufacturiers l'évangile d'une politique stable

à la faveur de laquelle ils pourraient envisager l'avenir avec confiance. En m'appuyant sur les mêmes principes, je ferais également la même campagne dans le Québec, la bonne vieille province de Québec si loyale, le Gibraltar de l'empire britannique sur le continent de l'Amérique du Nord, la province de Québec qui a déjà sauvé le Canada dans une circonstance mémorable. Répondant à ces appels, je suis sûr que la province de Québec sauverait encore une fois le Canada, car nous avons besoin de son appui pour l'inauguration d'une saine politique sous la direction du très honorable chef de l'opposition, si le Canada doit entrer bientôt dans une ère de prospérité. Et si un gouvernement de ce calibre prenait en mains la direction des affaires, quelle serait la conséquence? C'est un fait notoire qu'à cette heure, au Canada aussi bien qu'en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, d'énormes sommes, des millions et des millions de dollars n'attendent qu'une occasion favorable pour être placés dans les entreprises industrielles. Sous le régime d'un gouvernement stable au Canada, un gouvernement dans lequel le peuple reposerait toute sa confiance, les capitaux abonderaient au pays; les portes des fabriques qui sont si solidement cadenassées à l'heure actuelle, se rouvriraient comme par enchantement; les roues de l'industrie recommenceraient à tourner et nos ouvriers auraient du travail en abondance. Nos jeunes gens et nos jeunes filles, qui gagnent leur vie à l'étranger à l'heure actuelle, reviendraient au Canada, car, quelque prospères qu'ils soient aux Etats-Unis ou ailleurs, qu'importe la facilité avec laquelle ils gagnent leur vie, ils tournent sans cesse leurs regards vers le pays natal, et du moment que la situation se serait améliorée, des centaines de mille de nos compatriotes seraient trop heureux de se rapatrier. Et on ne saurait exagérer l'énorme élan qu'imprimerait à notre développement industriel le retour au pays d'un aussi grand nombre de nos compatriotes. Nous serions également en mesure d'inaugurer un système d'immigration saine. Nous déboursons aujourd'hui des millions de ce chef et que recevons-nous en retour? Ne serait-ce pas une politique plus sage pour le Gouvernement de dépenser une partie de ces sommes au pays afin de prêter aide et assistance à nos jeunes gens, garçons et filles, qui sont obligés de s'expatrier, afin de les encourager à rester au pays et à s'établir sur des terres avec quelque chance de réussite? Ne serait-il pas mieux de leur procurer cet encouragement au lieu d'envoyer tant d'argent en Europe pour amener une classe d'immigrants qui ne feront rien pour la grandeur de ce Dominion? Lorsque nous aurons ramené nos fils et nos filles, il sera alors temps, si nous jugeons nécessaire d'augmenter notre population, d'envoyer nos agents dans les divers pays de l'Europe, en Irlande, en Angleterre, en Ecosse et dans le pays de Galles, afin d'obtenir les meilleurs émigrants possibles pour ce pays. Comme agents, je n'enverrais là-bas que des gens originaires de ces pays, qui ont grandi avec le Canada et qui en connaissent les besoins aussi bien que les lacunes. Ils seraient en mesure d'expliquer à leurs gens ce qu'est la vie au Canada; si on laissait à ces hommes le soin de choisir les émigrants pour ce Dominion, les résultats seraient, j'en suis sûr, au grand avantage de ce pays. Je ferais la même chose pour l'Allemagne, la Pologne, la Hollande et la Belgique. Il se trouve aujourd'hui en Hollande un grand nombre de gens qui désirent venir s'établir au Canada, mais qui attendent un encouragement suffisant. Le Hollandais est le meilleur cultivateur de l'univers, et si nous avions un million de Hollandais comme ceux que compte notre pays aujourd'hui, ou un million d'Allemands comme ceux que nous avons, ou un million de Polonais de plus, le Canada serait en mesure d'aller de l'avant.

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, monsieur l'Orateur. Je suis heureux d'avoir eu cette occasion d'exposer quelques remarques devant les représentants du peuple, et je désire sincèrement, à titre de Canadien loyal, voir prospérer le pays. Je suis toujours prêt à appuyer cordialement toute mesure législative, quel qu'en soit l'auteur, pourvu que je la juge dans le meilleur intérêt du Dominion en général.

M. F. W. GERSHAW (Medicine-Hat): Comme ce débat tire à sa fin, monsieur l'Orateur, mes remarques ne dureront qu'un quart d'heure environ. On me pardonnera, j'espère, si je ne suis pas de près l'honorable député qui m'a précédé (M. Maloney), mais je relèverai deux de ses affirmations. Il a dit que les gens de l'Ouest parlent de sécession, menaçant de se séparer du reste du Dominion. A mon sens, il n'est pas du tout question de sécession dans l'Ouest. L'honorable député a dit de plus que ce Gouvernement a perdu la confiance de tout le monde au Canada. Je ne puis certes accepter cette déclaration; ce Gouvernement, je crois, jouit de la confiance du peuple plus que tout autre gouvernement qui a passé aux affaires du pays depuis dix ans; sa position sera encore plus forte avec le budget actuel dont la grande majorité des gens sont absolument satisfaits. Ils sont heureux de voir que nous avons une somme de 55 millions de dollars que nous pouvons employer aux dépenses spéciales, aux dépenses

de nos chemins de fer et aux dépenses imputables au compte du capital et à la réduction de la dette; ils sont également satisfaits de voir disparaître l'impôt du timbre sur les reçus et le retour au port à 2c. On a conseillé de conserver le port à 3c. et de généraliser la livraison postale rurale, car le retour au port à 2c. comporte une perte de revenu. Je ferai remarquer à la Chambre que lorsque sir Wilfrid Laurier réduisit le port de 3c. à 2c., les recettes augmentèrent réellement et nous espérons qu'il en sera de nouveau ainsi. On a fait remarquer que cette réduction aidera les détaillants et les hommes d'affaires, ce qui est vraiment à désirer. Cette mesure aidera également, je pense, la classe ouvrière, car ces gens surveillent avec impatience l'arrivée du facteur. Ils aiment à recevoir des nouvelles de leurs parents éloignés et, dans bien des foyers modestes, on s'est privé d'écrire à cause du coût du port.

Quelques honorables députés ont suggéré le maintien du tarif sur les automobiles et l'abolition des impôts d'accise et sur les ventes. Cela aurait été très bien pour les manufacturiers d'automobiles; ils auraient pu continuer à encaisser un profit annuel de 82½ p. 100 et le pays aurait perdu ce revenu. Plusieurs honorables députés de la gauche ne se sont pas prononcés sur cet impôt, et je suis d'avis que la délégation d'Oshawa est partie avec l'impression que cette réduction ne se serait pas faite si le parti conservateur eût été au pouvoir. Si nous croyons cette réduction juste, comme le croient la plupart des honorables membres de cette Chambre, je pense, il vaut autant faire face à la tempête lorsqu'elle se déchaîne et faire notre devoir en adoptant la politique que nous dicte notre jugement.

Relativement à l'impôt sur le revenu, un grand nombre d'ouvriers et de gens à salaire tireront avantage de l'exemption jusqu'à $3,000. N'est-il pas juste que celui qui est forcé de travailler pour gagner son salaire paye un peu moins que celui qui a des capitaux et retire son revenu sous forme d'intérêts? Il ne faut pas oublier que la surtaxe et la supertaxe ont disparu, ce qui rendra disponible une somme considérable d'argent pour les industries du pays; notre impôt moyen sur le revenu sera ainsi plus rapproché de celui des Etats-Unis. Un Canadien éminent disait récemment que ce qu'il fallait au Canada c'était une politique fiscale, le rappel des impôts encombrants et une politique d'immigration. La diminution de 25 millions de dollars dans ces impôts ennuyeux et lourds rendra la vie plus agréable au Canada et contribuera beaucoup à remplir ces trois fins.

Depuis ma venue dans cette Chambre, j'ai beaucoup entendu parler de l'opportunité d'établir des industries. L'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson) a noté que la population de Saint-Paul et Minneapolis a augmenté dans une plus grande proportion que celle de Regina, Swift-Current, Moose-Jaw et Prince-Albert, de sorte que ces deux villes offrent des débouchés nouveaux aux agriculteurs. Un autre honorable membre a soutenu qu'on doit d'abord développer les villes et que la prospérité des campagnes suivra. Dans l'Ouest, nous l'avons tenté. Mais si vous vous rendez dans l'une des villes que j'ai nommées, vous remarquerez plusieurs usines désertes, abandonnées et les portes fermées. Medicine-Hat est peut-être, de toutes ces villes, celle qui possède le plus d'avantages naturels pour devenir une ville industrielle; cependant un certain nombre d'industries qui y ont été établies ont fait faillite. Ce n'était pas par manque de protection ni de capital. Elles ont fait faillite par qu'il n'y avait pas de débouché pour leurs produits. On peut établir de telles entreprises, qui prospéreront pendant quelque temps, mais qui ne pourront connaître le succès tant que le développement du pays ne leur créera pas de débouchés. On ne peut construire une tour sans fondations et l'on ne peut établir une ville industrielle sans débouchés.

Vu l'état actuel des choses, je crois qu'il faut chercher à l'étranger des marchés pour nos produits agricoles ou manufacturés. Comme chaque individu consomme six boisseaux de blé par année, il nous faudrait une population de soixante-dix millions de personnes pour absorber l'excédent de notre production de blé et, comme chaque individu mange soixante livres de bœuf par année, il nous faudrait, en plus de celles que nous avons, trente villes de l'étendue d'Hamilton (Ont.) pour consommer les bestiaux exportés l'an dernier.

On s'est demandé, dans la Chambre, pourquoi le Canada devrait adopter un tarif modéré quand tous les autres pays du monde ont un tarif élevé. Je ne crois pas que tous les habitants de tous les pays soient en faveur d'un tarif élevé. J'ai en mains un vœu adopté par le congrès international des chambres de commerce, tenu à Buxelles, l'an dernier. Trente-cinq pays y étaient représentés par leurs principaux banquiers et commerçants. Ce vœu se lit comme suit:

La Chambre a appelé l'attention sur les obstacles suscités au retour de l'état normal des affaires et de l'emploi de la main-d'œuvre par des barrières artificielles, qui nuisent aux échanges entre les nations, comme les tarifs excessifs, les règlements douaniers trop sévères et les restrictions du transport. Tous ces éléments ont pour effet d'augmenter le prix de vente des marchandises, de restreindre la distribution et l'usage des produits des diverses parties du monde, lesquels sont nécessaires à l'amélioration des conditions de vie

et au progrès. La Chambre demande aux hommes d'affaires de tous les pays d'étudier ces questions et d'user de leur influence pour faire abolir le plus tôt possible ces restrictions artificielles et ruineuses.

Monsieur l'Orateur, l'agriculture est une industrie dont les profits sont minimes et, par le passé, les cultivateurs ont dû payer trop cher les objets dont ils avaient besoin. On a déclaré dans cette Chambre que les prix peuvent être bas, même si le tarif est élevé; mais l'expérience nous démontre que le contraire se produit habituellement. La concurrence n'est pas assez forte pour que nous soyons assurés que les prix seront raisonnables si le tarif est très élevé. Bien que le préopinant ait parlé de la possibilité de fixer les prix, personne n'a suggéré de moyen pratique pour déterminer le prix des centaines d'articles dont on se sert en notre pays. Il semble donc que le tarif soit le meilleur moyen de maintenir les prix à un niveau peu élevé et de prévenir l'exploitation. Il se peut, éventuellement, que quelques articles se vendent à un bas prix quand le tarif est élevé; mais si le tarif est minime, le prix de tous les articles doit être raisonnable à cause de la concurrence étrangère. Par conséquent, le premier résultat du relèvement du tarif serait l'épuisement de la puissance d'achat des habitants du pays et la destruction des industries fondamentales. Le second résultat désastreux serait la perte des débouchés qu'ont les manufacturiers.

J'ai écouté attentivement la discussion du budget et j'ai entendu à diverses reprises prétendre que nous exportons les matières premières pour importer ensuite l'article ouvré. J'ai examiné les rapports du commence pour les années 1914, 1922 et 1925. Voici, par exemple, la statistique des produits manufacturés que nous avons exportés dans la République Argentine:

Exportation dans la République Argentine

1922		1925
$ 293,900	Articles en caoutchouc	$1,234,048
1,104,156	Instruments aratoires	4,125,943
470,291	Machines à coudre	1,110,315
558,389	Automobiles et pièces	2,242,906

Le total de nos exportations dans la République Argentine, en 1922, s'est élevé à $3,233,423, et, en 1925, à $10,322,373, soit une augmentation, dans les trois ans, d'environ 7 millions de dollars. Nous avons exporté d'autres articles manufacturés tels que les rasoirs, les tuyaux et le tubage de fer, les clous, le cuivre et l'acier de construction.

Passons à un autre pays, l'Italie par exemple. Nous y exportons beaucoup de farine. En 1925 nous avons exporté en Italie pour $514,660 de farine, soit plus que tout ce que nous avons exporté de denrées en ce pays en 1914, alors que les honorables députés de l'opposition dirigeaient les affaires du pays. Nos exportations en Italie de poisson en conserves ou séché, se sont élevées en 1925 à $1,568,419, soit trois fois plus que la valeur de nos exportations globales de denrées en Italie au cours de 1914. Je prétends donc que si nous avons trouvé un débouché en Italie pour vendre autant de poisson, nos pêcheurs s'en sont trouvés d'autant mieux et leur pouvoir d'achat a augmenté; et quant au manufacturier, il a bénéficié de l'exportation de ce poisson en Italie, car alors le marché domestique s'ouvrait plus grand à l'écoulement de ses marchandises et il parvenait ainsi à les vendre en plus grandes quantités.

Nous pourrions ainsi suivre la marche ascendante de notre commerce en consultant les rapports relatifs aux divers pays avec lesquels nous sommes en relations commerciales et nous découvrirons que c'est la même chose dans tous les cas. Partout nos produits ouvrés se vendent de plus en plus. L'augmentation du volume de l'exportation de quelques-uns de ces produits entre les années 1922 et 1925 est démontré dans l'état comparatif qui suit:

Produits ouvrés exportés

1922		1925
$4,061,809	Marchandises en caoutchouc	$11,458,456
5,345,308	Instruments agricoles	11,342,712

Prenez maintenant les machines à coudre, les véhicules, y compris les automobiles, les rasoirs, le fer en gueuse et la machinerie autre que les instruments agricoles, et vous constaterez que dans tous ces cas le volume de notre exportation de produits ouvrés augmente rapidement et continuellement. C'est une fort bonne affaire pour nous puisqu'elle contribue à accroître le pouvoir d'achat de la population de ce pays, précisément comme le dégrèvement du tarif qui fait baisser les prix et contribue à augmenter le pouvoir d'achat.

Au cours de la campagne électorale d'octobre dernier, nos amis conservateurs disaient que la politique du parti libéral était fausse. Ils disaient que nous exportions notre matière première aux Etats-Unis pour y être transformée et que nous importions en ce pays les produits ouvrés. Depuis que je suis à Ottawa, j'ai pris la peine d'examiner le *United State Statistical Abstract*, et je constate que les Etats-Unis exportent aussi en quantités considérables les produits bruts ou non ouvrés. Voici des chiffres:

	1922	1925
Matières premières..	$1,445,000,000	$1,876,000,000
Produits partiellement ouvrés	1,035,000,000	1,223,000,000
Produits ouvrés..	1,210,000,000	1,670,000,000

Ces statistiques vous démontrent que les Etats-Unis exportent une assez bonne quantité de produits à l'état brut. Vous remarquerez également que le volume de l'exportation s'est accru d'une façon marquée au cours de

1925. Pourquoi en agissent-ils ainsi? Tout pays de l'univers exporte des matières premières, et il en exporte parce qu'il y trouve son bénéfice. L'Angleterre exporte de la houille et achète du coton; le Canada exporte du blé et achète du pétrole brut; les Etats-Unis exportent du coton et achètent du bois et du pétrole. Les nations, qu'elles aient un régime protecteur ou non, quelles que soient leurs dispositions douanières, doivent trafiquer les unes avec les autres. Examinons ce que le Canada réalise sous ce rapport. Le tableau suivant fait voir la valeur de ce que nous avons exporté aux Etats-Unis au cours des années 1922 et 1925; voici en chiffres ronds:

	1922	1925
Matières premières..	$108,000,000	$140,000,000
Produits partiellement ouvrés..	72,000,000	115,000,000
Produits ouvrés..	111,000,000	100,000,000

Vous remarquerez qu'au cours de ces trois ans, le volume de nos exportations aux Etats-Unis s'est accru de $125,000,000, dont $32,000,000 pour les produits bruts et $93,000,000 pour les produits partiellement ou tout à fait ouvrés.

Certains honorables députés de l'opposition ont prétendu qu'ils apercevaient bien peu de signes de prospérité au Canada. Il y a peu de temps un honorable député signalait la hausse qui s'est produite pour les valeurs et les obligations canadiennes depuis 1920, et certains députés conservateurs firent remarquer que ce n'était pas là nécessairement un signe de prospérité, que cela aurait pu indiquer que le capital était craintif et que la population désirait placer son argent sur des valeurs sérieuses. C'est mon avis qu'il est bien simple de justifier ce sentiment. Le *Financial Times*, le 7 mai 1926, écrivait ce qui suit:

> Les recettes brutes de soixante-cinq compagnies accusent une augmentation de $25,000,000 sur celles de 1924.
>
> Pour l'actionnaire l'étendue de l'amélioration se découvre mieux en constatant l'amélioration dans la moyenne des rendement des actions ordinaires des compagnies en question. On constate une augmentation de plus de 2½ p. 100 sur la moyenne du capital commun souscrit, et la moyenne du rendement a été de 11.5 p. 100, comparativement à 8.9 p. 100 au cours de l'année 1924.

Certes si les actions de ces compagnies augmentent de valeur si rapidement et si elles peuvent donner un rendement de 11.5 pour 100 en 1925 comparativement à 8.9 pour 100 en 1924, ces grandes compagnies font d'assez bonnes affaires et elles n'ont pas besoin d'aide comme ces honorables députés de l'opposition voudraient nous le faire croire.

Je crois que la population du Canada approuvera le budget, car il vient en aide à ceux qui le méritent le plus et je suis convaincu qu'il ne nuira en rien à la prospérité de nos grands établissements industriels. Je suis d'opinion que la politique sur laquelle s'appuie le budget actuel est de celles qui font revivre une bonne part de prospérité, qui ramènent le bien-être chez la population et par-dessus tout, ce que nous désirons avec tant d'ardeur, l'unité nationale. A mon sens, il serait néfaste pour le peuple canadien d'opérer à l'heure actuelle un bouleversement de notre régime douanier, et de nous aventurer dans une politique de nature à scinder et séparer les différentes régions du Dominion.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur l'Orateur, je tiens d'abord à assurer mon honorable ami le ministre des Finances (M. Robb) que je regrette excessivement de n'avoir pu être ici pour écouter son très intéressant exposé du budget et d'avoir perdu l'occasion de le commenter de première main. En deuxième lieu, je tiens à remercier l'honorable député de Wellington-Sud. (M. Guthrie) de son très excellent discours et de la critique qu'il a faite du budget, critique restée sans réponse jusqu'ici. Je regarde aujourd'hui le ministre des Finances avec un parfait étonnement. Je suis simplement étonné que mon honorable ami ait pu raisonner si bien et en même temps si mal dans un document de si peu d'étendue. Le ministre a agi fort judicieusement sur certains points. Il a extrêmement raison, par exemple, de se débarrasser de la taxe sur les reçus. Ses partisans ont absolument raison quand ils appellent les taxes abrogées des "taxes nuisibles", des taxes dont l'entière responsabilité incombe au Gouvernement. Dans des choses comme celles-là, le ministre des Finances a tout à fait raison, mais dans plusieurs cas, il se trompe irrémédiablement. Je ne l'en blâme pas, je ne crois pas que personne puisse le censurer pour cela, car, à un certain moment, il avait quatre portefeuilles à gérer. Il en gère trois, actuellement, je pense, et il n'a pu s'occuper du budget que par occasion, en courant d'un département à un autre. Et puis mon honorable ami a d'autres devoirs ardus à remplir en arrangeant les choses au Conseil privé.

Voyons comment un homme peut être irrémédiablement dans le tort. Prenons l'impôt sur le revenu, par exemple. Quand mon honorable ami a déposé son budget, il nous a déclaré que toutes ses propositions étaient des réductions. Les temps sont si prospères et le gouvernement actuel si prudent, comme de raison, que rien n'indique une avance dans un sens de dégrèvements. Mon honorable ami a ajouté qu'il opérait ces réductions dans l'intention de mettre en circulation plus d'argent liquide pour les entreprises. A cette fin, il a annoncé un dégrèvement général. Je m'arrête

ici pour exprimer une remarque. Si je pensais une seconde que le ministre a quelque connaissance de ces propositions, je dirais qu'il trompe délibérément la Chambre et le pays. Mais je ne porte pas cette accusation. Le département a rédigé ces résolutions, préparé les nouveaux articles du tarif. J'ignore si mon honorable ami a eu ou non le temps de lire ses propositions, mais je sais que, comme nous tous, il n'ignore pas aujourd'hui les accroissements fort considérables qu'il apporte à l'impôt sur le revenu. Ce n'est pas du tout un secret. Nous savons tous qu'une très grande partie du développement non seulement de notre pays, mais encore de tous les autres, est l'œuvre des sociétés commerciales et grandes compagnies. Néanmoins, mon honorable ami double les taxes,—on ne peut pas dire exactement qu'il les double, parce que tout cela dépend de la capitation,—mais il double pour ainsi dire les taxes sur les dividendes de ces compagnies. En l'espèce, la politique libérale,—joliment conforme à la politique libérale en général,—est la suivante: nous voulons assurer aux entreprises de nouveaux fonds et, pour y parvenir, nous projetons d'imposer le capital plus qu'il n'est imposé ailleurs. Nous voulons accroître les affaires, nous voulons accroître le développement du pays et, en conséquence, nous allons accorder aux gens intéressés à ce développement l'occasion de payer juste le double des impôts qu'ils auraient à payer, s'ils ne contribuaient pas à développer le Canada. Voilà comment ce budget a été établi.

Je pose cette question à mon honorable ami: Quel est le capital au Canada, qui rend le plus de services? Si mon honorable ami répond de bonne foi, il dira: "Le capital qui fournit des emplois, le capital qui développe le pays, le capital qui fait marcher la fabrique et vivre toute la région". Et mon honorable ami dira aussi: "Il y a deux catégories de capitaux. Il y a le capital qui travaille pour le pays et le capital qui ne court aucun risque, le capital placé dans les valeurs exemptes d'impôts, dans les premières hypothèques, dans les obligations, le capital représenté par les placements sur les immeubles et qui dépend entièrement de la plus-value imméritée des terrains". Voilà une catégorie différente de capitaux. Aucune personne sérieuse ou honnête ne niera que le capital désiré, le capital utile au pays, c'est le capital employé au développement du pays et dans les industries. Le ministre taxe doublement le capital utile et je ne comprends vraiment pas comment, en agissant ainsi, il puisse prétendre aider au développement du pays. Cela passe toute compréhension, à moins de convenir que la préoccupation de l'effet politique du moment doit écarter toute règle de finance applicable à semblable situation et choisir entre ce qui paraît provisoirement populaire ou impopulaire. Je crains que les fonctionnaires du département n'aient pas mis le ministre parfaitement au courant de la portée de leurs propositions.

Mon honorable ami annonce une diminution d'impôts de 25 millions de dollars. Est-elle réelle? L'on ne nous a pas indiqué comment elle se décomposait, et pour le moment je ne demanderai pas de détails à mon honorable ami qui ne les a probablement pas sous la main. Obligé comme je l'ai dit de voir à l'administration de trois départements, il n'a pas le temps de vérifier, et il prend ce qu'on lui donne. Voyons toutefois comment cela fonctionne. La taxe perçue des compagnies l'année dernière formait $31,091,274 des $56,248,042 du total de cet impôt. C'est-à-dire que ces compagnies dont les dividendes vont être taxés deux fois, ont acquitté au delà de 55 p. 100 de tout le produit de l'impôt sur le revenu. L'on nous dit que ce budget ou ces propositions ne représentent pas de charges nouvelles, alors que nous savons parfaitement qu'ils comportent en bien des cas un double impôt. Laissant de côté les cas individuels, examinons les faits en regard de la déclaration que le pays va bénéficier d'une diminution de 25 millions. En vertu d'une taxe de 10 plus 5 p. 100, nous avons perçu 31 millions de ces compagnies. Cela représente pratiquement 10½ p. 100 et signifierait que les profits assujétis à cet impôt se sont élevés approximativement à 300 millions. J'admets sans difficulté que tout cela n'est pas sujet à double impôt. Seuls les profits distribués en dividendes sont atteints par la double taxe. D'après ce budget, tous les profits sont taxés de 9 p. 100 au lieu de 10.5 p. 100 sous l'ancienne loi. Tout est imposé, mais les dividendes seulement le sont deux fois. L'on peut penser que c'était entièrement mal et je ne tente pas de justification. J'ai, il est vrai, appliqué et dirigé le fonctionnement d'une loi entièrement semblable, mais je reconnais que l'on peut bien se demander s'il est juste de taxer le total des bénéfices des compagnies, alors qu'une forte proportion de ces profits doivent retourner au fonds d'exploitation, et que les directeurs sont d'avis d'en appliquer une partie seulement, 80 à 90 p. 100, sans risque, au service des dividendes? Je ne m'arrête pas du tout à ce point-là. Fausse ou non, c'est une pratique suivie par mon honorable ami, moi-même et nos prédécesseurs. Mon honorable ami conviendra, je crois, qu'une estimation assez juste de la somme disponible pour fins de dividendes représenterait pour les sociétés et com-

pagnies canadiennes 250 millions. J'ignore si l'honorable ministre a des renseignements précis sur ce point. Peut-être ses fonctionnaires en ont-ils maintenant, s'ils n'en avaient pas au moment du dépôt de la résolution, afin de se guider; en tout cas, 250 millions me semble assez près de la vérité. Eh bien, que taxons-nous en supposant que les dividendes des compagnies canadiennes se totalisent à 250 millions? Je sais, monsieur l'Orateur, que malheureusement tous ces dividendes et ces actions n'appartiennent pas aux Canadiens. Un état publié en 1921 par le bureau de la statistique démontrait que bien moins du tiers des actions et des obligations de nos compagnies représentait des placements américains. Un relevé semblable, fait en 1920 par un spécialiste américain,—M. Fels d'après mon souvenir,—démontrait que les placements canadiens sous forme d'actions et obligations dans nos compagnies représentaient 64 p. 100, la part des Américains étant de moins du tiers, et le reste se partageant entre les Anglais et autres. Je sais que depuis quelques années la pratique s'établit, sans que le Gouvernement en fasse un article avoué de politique de céder continuellement, un peu plus ici un peu plus là, un avantage ou un autre, une industrie ou un débouché, une partie de la clientèle canadienne aux Américains. Voilà ce que pratique ce Gouvernement, au fait ce que pratique ce pays sous tous les gouvernements, à un point exagéré; mais ce Gouvernement n'a pas encore compris le besoin pour le Canada de veiller à son propre bien et au bien des Canadiens. Cette politique, le Gouvernement ne l'a jamais adoptée; la tendance que je viens d'indiquer s'est accentuée de plus en plus et semble progresser tout le temps.

Je ne suis pas prêt à dire que le tiers des placements américains dont j'ai parlé n'est pas aujourd'hui la moitié. C'est possible, mais je ne l'espère pas. Je n'ai pas les dernières statistiques, mais encore une fois il n'est certainement pas exagéré de supposer que les Canadiens possèdent à l'heure actuelle 50 p. 100 des actions et des obligations de leurs propres compagnies, et, si c'est exact, voyez dans quelle situation se trouve le ministre des Finances au sujet de ses soi-disant réductions. La raison pour laquelle je fais une distinction entre les placements des Canadiens et les autres, ainsi que je le comprends, c'est que parce que le Canadien seul est soumis à la double taxe. Si je me trompe, que le ministre me corrige. Très bien, je descends les dividendes à 125 millions, comparativement à 250 millions. Conformément à ces propositions, nous avons une augmentation des biens imposables au montant de 125 millions qui seront évalués du double pour la première fois par un Gouvernement qui prétend que toutes ses propositions sont réellement des réductions. L'avantage pour le Gouvernement dépendra tout à fait du chiffre et de la moyenne des dividendes imposables. Si les dividendes sont considérables l'augmentation du revenu sera énorme. Si, d'un autre côté, ils ne sont pas élevés, l'augmentation ne sera pas aussi forte.

Mon honorable ami me dira sur-le-champ si mes chiffres sont inexacts. Ce n'est qu'une simple conjecture; il est impossible pour celui qui n'est pas en fonction de faire plus. Mais supposons que nous trouvions ce résultat que, sur l'augmentation, ces 125 millions de plus de biens imposables tombent, en moyenne, dans la classe des revenus qui, exemptions faites pour les enfants, sont imposables à 7,000 dollars, et que nous constations que la moyenne pour le tout soit représentée par des revenus de 7,000 dollars. Dans ce cas-là—et je ne crois pas exagérer—le taux, en vertu des propositions de mon honorable ami, serait de 7 p. 100. Il me corrigera si je ne l'ai pas bien compris, quoique je pense ne pas faire erreur. Le nouveau revenu percevable se monterait alors, en vertu de ce budget qui est censé réduire les impôts uniquement, à une taxe de $8,750,000 de plus que les contribuables seraient obligés d'acquitter.

Faisons un autre calcul. Si nous voyons que l'imposition moyenne au sujet de cette taxe tombe dans la classe des revenus de $10,000, le taux serait de 10 p. 100 et les contribuables auraient à payer $12,500,000 de plus. J'ignore les renseignements que possède mon honorable ami au sujet de cette moyenne à trouver, mais je sais que si elle est celle que j'ai suggérée, tel sera le résultat, et je sais que, quelle qu'elle soit, il y a une augmentation considérable de cette taxe sur le revenu imposée par le Gouvernement contre une nécessité publique, à savoir le développement qu'il prétend favoriser avec ces propositions. Mon honorable ami me pardonnera si je lui dis que je suis étonné de constater qu'il ait tellement raison lorsqu'il parle de ses taxes vexatoires et autres semblables, et qu'il ait si grandement tort en ce qui concerne le résultat de ses proportions et les aspects plus importants du sujet.

Une question qui demande une sérieuse attention est soulevée par ce budget. Les citoyens, les hommes d'affaires du pays, peuvent-ils accepter la parole du Gouvernement et du premier ministre? J'aurais cru que le discours du trône était le moyen le plus digne de confiance touchant les promesses des gouvernements mais ce n'est pas seulement de

cela que je parle maintenant. Nous avons les déclarations faites par le chef du cabinet à Richmond-Hill; nous avons le discours prononcé à Kingston, également durant la dernière campagne électorale, de même que plusieurs autres. Je ne mentionne pas cette seule chose en elle-même, mais s'il est un engagement qui devrait être rempli, ce n'est pas celui qui est pris dans la fièvre d'une campagne politique mais bien dans un discours du trône. Si je fais cette observation ce n'est pas seulement parce que je crois qu'il s'agit d'un sujet d'une extrême importance mais que je désire aussi répondre à des déclarations qui ont été faites par le leader de ce Gouvernement et les partisans mal inspirés touchant ce qui s'est passé depuis 1921.

Cette année-là, le discours du trône nous a appris que le tarif serait revisé. Mais il ne l'a pas été, non pas à cause de quelque intervention ministérielle, non pas à cause de quelque urgence politique qui aurait pu influencer le Gouvernement, mais uniquement, comme on l'a dit alors, parce que le gouvernement des Etats-Unis examinait s'il rendrait permanents ou non des articles du tarif que, à tort ou à raison, nous croyions être fort nuisibles à notre pays. Washington nous a prévenus que si nous adoptions cette ligne de conduite comme tout gouvernement canadien convaincu de la permanence de ces taxes l'aurait fait, nous nous trouverions justement à fournir une raison de plus à ceux qui désiraient en faire des taxes permanentes.

Et je vais exposer les raisons que l'on a fait valoir à cette époque. Je le fais pour l'excellente raison que chaque fois que le Gouvernement n'a pas d'excuse à invoquer pour défendre son attitude,—et cela arrive assez souvent puisque ce n'est que par accident—qu'il est en mesure de se défendre,—il se contente de répondre que les adversaires ont déjà fait la même chose—l'argument *ad hominem*.

Le Gouvernement avait donc promis solennellement de ne pas remanier le tarif douanier, sauf sur les avis de la commission consultative du tarif. Or, s'il n'y a pas lieu de regarder cela comme un engagement, à quoi servait-il de nommer une commission du tarif? La seule justification touchant la création de cette commission consiste-t-elle à pourvoir des amis politiques d'émoluments attachés à des fonctions inutiles, accumulant ainsi les frais administratifs sur les épaules du peuple? Ou le Gouvernement voulait-il dire, ainsi que cette promesse semblerait l'indiquer, que la commission du tarif entrerait en fonctions et que l'on ne ferait subir aucun changement au tarif douanier avant qu'une enquête approfondie n'eût été faite? Et ce n'est pas là la seule violation de la parole donnée que nous ayons à reprocher au Gouvernement; ce n'est pas là un cas unique où le Gouvernement a pris un engagement solennel pour le violer un peu plus tard. Nous avons déjà signalé des exemples de cette nature et la réponse est toujours la même: "Eh bien! oui", accompagnée d'un haussement d'épaules. J'ai l'intention de citer certains extrait de l'exposé budgétaire de 1921. Le tarif devait être remanié cette année-là et il ne l'a pas été.

L'hon. M. ROBB: Très bien; très bien.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami s'exclame: "Très bien; très bien" et c'est tout ce qu'il trouve à dire. Depuis cette époque, on a misérablement tenté d'établir par tout le pays la légende que le Gouvernement a manqué à ses promesses parce que le tarif n'a pas été remanié. Or, je demanderai au ministre des Finances s'il peut raisonnablement contredire une seule des paroles dans le texte que je vais citer. Il ne saurait le faire et je sais qu'il ne le fera pas. Voici un passage de l'exposé budgétaire de 1921 qui a trait à cette question même du remaniement du tarif:

> Le tarif touche au commerce international et on ne peut juger les intérêts du pays qu'à la lumière du commerce international et des lois de tarifs des autres pays.

Mon honorable ami trouve-t-il à redire à cela? Quelqu'un peut-il trouver à redire à cette doctrine? Dans l'affirmative, nous devrions leur trouver un local ailleurs.

Un MEMBRE: Au Sénat.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non pas au Sénat; on peut trouver un local moins cher pour des gens de cette sorte.

> Il est inutile d'essayer de nier le fait qu'un tarif canadien approprié doit tenir compte du régime douanier adopté par les Etats-Unis.

Y a-t-il ici un honorable membre qui trouve à redire à ces paroles?

Je ne le crois pas.

> Notre commerce avec les Etats-Unis, forme 57 p. 100 de notre commerce total. $856,593,470 de nos importations, ou 60 p. 100 viennent de nos voisins du sud. Comme on l'a déjà fait remarquer, la législation douanière provisoire des Etats-Unis dresserait une barrière à nos exportations dans ce pays et les diminuerait de pas moins de 168,000,000. Si une somme semblable ou similaire devenait permanente, il faudrait de toute nécessité affectuer une revision prudente et complète du tarif canadien pour assurer et stabiliser le mouvement général des affaires et le travail au Canada, chose de la plus haute importance pour toutes les classes de nos citoyens, pour le cultivateur autant que pour l'ouvrier, pour le culvateur, parce que le marché intérieur...

Il va de soi que mes honorables amis n'admettront pas cela.

> ...toujours important et précieux pour lui, deviendrait plus important que jamais en raison de la mesure

prise par les Etats-Unis et des difficultés de financer les ventes outre-mer. . . . Dans les circonstances, et en tenant compte du fait qu'il ne serait pas sage de faire un remaniement général de notre tarif en ce moment et encore un autre après la clôture de la session du congrès des Etats-Unis, nous avons décidé de laisser les choses en l'état où elles sont pour l'instant.

Voilà la raison pour laquelle le tarif n'a pas été remanié à cette époque. Et quelles sont les observations de M. Fielding sur cette question? A la page 3210 des débats de 1921, je relève les paroles suivantes de l'ex-ministre des Finances:

J'ai observé que le ministre des Finances (sir Henry Drayton) a fait une allusion fort brève aux remaniements que les Etats-Unis ont fait subir à leur tarif douanier, bien que je doive lui rendre cette justice, qu'il a traité le sujet avec plus de gravité que certaines gens ne sont disposés à le faire. Il existe par tout le Canada aujourd'hui des gens qui déclarent cavalièrement qu'ils n'ont cure des modifications que nos voisins du sud font subir à leur tarif douanier.

M. Fielding en avait cure et c'était aussi mon cas. Voilà pourquoi le Gouvernement de l'époque avait décidé qu'en face de cette mesure provisoire que le congrès avait l'idée de rendre permanente, comme la chose est arrivée depuis par malheur, le Canada devait s'en tenir à la politique du *statu quo* afin de ne pas offrir aux Etats-Unis la moindre excuse de justifier l'attitude abusive qu'ils étaient susceptibles d'adopter à notre égard. C'est pour cette raison que nous nous sommes abstenus de reviser le tarif. Notre conduite ne nous fut pas dictée par les exigences politiques, ni par la nécessité de nous assurer ici des voix dont nous n'aurions pu disposer sans cela. Il ne fait pas question de faire des ouvertures et de négocier ici et là; en réalité, nous nous sommes plutôt aliéné certains appuis du fait de notre attitude. Cependant, nous avons cru agir dans l'intérêt du pays et voilà le pourquoi de notre attitude.

L'hon. M. ROBB: M. Fielding n'a-t-il pas terminé ses remarques, ce jour-là, en proposant un amendement?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a parfaitement raison. Il a certainement présenté un amendement. Pendant tout son discours il a maintenu qu'en dépit de la situation générale à cette époque, il serait bon que le gouvernement unioniste abandonnât le pouvoir et sa motion était dans ce sens. Mon honorable ami pourra constater combien cet amendement était sincère quand il examinera le budget de 1922. Il y verra exactement ce que M. Fielding pensait à cette époque.

Ce qu'on trouve de révoltant dans cette réduction des droits sur les automobiles c'est qu'elle semble indiquer, de la part du Gouvernement, un état d'esprit évidemment supérieur à toutes les considérations d'honneur ou d'honnêteté. Le Gouvernement peut dire ce qui lui convient, promettre ce qu'il veut et il peut aussi changer d'opinion à son gré. De plus, l'abaissement du tarif dans le cas des automobiles indique que le Gouvernement n'a nul souci des conséquences. Le ministre pourra me reprendre si je fais erreur, mais j'ai vu dans les journaux des annonces indiquant que le tarif douanier dont l'industrie des automobiles jouissait auparavant n'était pas un droit net. Lors de la dernière session j'ai, avec beaucoup de respect, fait observer aux honorables députés de la droite qu'aucun d'eux ne connaissait rien du tarif, puisque pas un ne pouvait m'indiquer ce qui constituait la protection nette d'aucun des articles protégés par le tarif. Depuis, nous avons été éclairés. Nous avons eu les articles de M. Deachman qui, apparemment, constituent la seule opinion experte qu'ai reçue le ministre en dehors de quelques allusions à ce qu'avaient dit le whip conservateur et d'autres. Cependant, M. Deachman n'a jamais indiqué ce qu'était le tarif net, et je vois dans les journaux que la protection nette accordée à l'industrie automobile était de 17 p. 100. Le ministre s'est-il occupé de vérifier cela et a-t-il trouvé que c'était faux? La protection nette était de 17 p. 100 et non pas les 35 p. 100 apparents. Mon honorable ami peut-il disputer cette assertion? Alors, quelle protection le ministre accorde-t-il avec son 20 p. 100? En ce qui touche le budget, le ministre ne s'est jamais soucié de la protection nette et je prétends ne pas être injuste en disant que le Gouvernement n'en a jamais tenu compte. L'article paraissait important, les fabricants semblaient prospères, mais il y a toujours une catégorie de gens qui aiment à causer du tort à ceux qu'ils croient prospères. Je le répète, le ministre ignorait ce qu'était la protection nette ou, du moins, il n'en a pas tenu compte. Si je me trompe, il peut me contredire. Comme il ne me contredit pas, il s'ensuit que le Gouvernement a apporté ces changements sans savoir ce qu'était la protection nette accordée à l'industrie de l'automobile, et sans savoir ce qu'il faisait. Il l'apprend actuellement, il reçoit les renseignements qu'il aurait dû se procurer en premier lieu. Le Gouvernement peut parfaitement bien traiter l'industrie de l'automobile comme il a traité celle des machines aratoires. Il peut bien d'un côté diminuer le tarif et, de l'autre, consentir des concessions au sujet des matières premières, de la taxe des ventes, et ainsi de suite, non seulement pour égaler la diminution, mais même l'excéder. Je ne sais pas si c'est l'intention du Gouvernement, mais je tiens à faire observer que l'industrie s'est

singulièrement modifiée depuis la guerre. Je songe à ce moment à deux usines qui, avant la guerre, étaient exploitées par les mêmes intéressés pour fabriquer des roues de voiture. Quand la guerre est survenue, et pour répondre à la demande, ces deux usines ont été transformées en fabriques d'obus. Après la guerre, elles ont été de nouveau transformées en fabriques d'essieux et de moyeux pour automobiles. Elles ont dû emprunter des fonds, quelque chose comme $450,000, afin de pouvoir opérer leur transformation. Dans l'ordre actuel des choses, ces fabriques sont supprimées. Pourquoi les supprimer? Donnez-nous des raisons. Elles payaient $50,000 par mois à des ouvriers canadiens.

L'hon. M. MANION: Payaient-elles des dividendes?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Outre ce montant, elles payaient des taxes au Gouvernement et aux municipalité et, pendant sept ans, elles n'ont payé aucun dividende, sauf l'an dernier, alors qu'elles ont déclaré un dividende de 5 p. 100. La vérité est que le ministre ne savait pas ce qu'il faisait. Jamais il n'a voulu délibérément causer de tort aux usines fabriquant, non des automobiles, mais des pièces détachées. Ces usines tentaient de faire progresser le pays de donner du travail aux Canadiens, de faire ce que le ministre prétend vouloir accomplir par son budget en réduisant les taxes sur le revenu; de rendre plus facile le progrès du Canada. Mais de la manière dont le ministre agit maintenant il peut être certain que les fonds réalisés pour notre progrès ne vaudront pas grand'chose quand il aura fini ce qu'il a commencé. Il est triste de penser que le peuple ne peut accepter la parole du Gouvernement.

Je sais que le gouvernement actuel se réclame beaucoup de notre retour à la prospérité. Il me semble que mon honorable ami nomme le budget actuel celui de la prospérité. S'il avait réellement connu la situation et s'il avait compris ce qu'il faisait, il l'aurait nommé le budget de la "brique d'or".

Voyons un peu où existe cette prospérité et si nous pouvons la trouver. Ceux qui ont étudié la situation seront d'accord pour dire qu'après la guerre il y eut une période de déflation qui atteignit son maximum en 1921. Pendant ce temps-là, la situation empirait, non seulement au Canada, mais dans le monde entier. Les Etats-Unis avaient non pas de rares chômeurs, mais des centaines de milliers, que dis-je des millions de gens sans emploi; tout le monde s'en ressentait. Là-dessus, mon honorable collègue et moi nous sommes sûrement d'accord. Le nie-t-il? Je ne le pense pas. Il ne devrait pas le nier et je sais que, connaissant la situation comme il la connaît, il ne le niera pas. Il ne niera pas non plus que cette déflation était inévitable; elle a été imposée au pays et n'était pas due à une initiative gouvernementale quelconque. Nous avons touché le fond en 1921 et, comme les autres nations, nous avons commencé à remonter en 1922. Partout on faisait des progrès; pas beaucoup au Canada, mais un peu.

En 1922, vint le premier budget du ministère King, contenant ici et là quelques petites modifications irritantes, quoique, dans l'ensemble, il ne signifiât réellement pas grand'chose dans un sens, ni dans l'autre. Le seul défaut, c'est qu'il indiquait une tendance politique dangereuse pour le pays, dangereuse pour l'industrie et le capital; c'était un budget d'incertitude. Les réductions n'étaient pas importantes; on avait pris l'habitude de l'appeler le budget de 2½ p. 100. Mais le principe qui l'inspirait et les déclarations faites à la Chambre créaient une incertitude qui fit que les gens craignirent d'aller de l'avant et de développer leurs entreprises. Mon honorable collègue reconnaîtra que les conservateurs n'étaient pas seuls de cet avis. Voici ce que le très honorable M. Fielding déclarait dans son exposé budgétaire, en 1923:

> Les gens d'affaires n'aiment pas à être constamment menacés de changements de tarif.

Il reconnaissait alors que la stabilité en affaires qu'il désirait ne pouvait être obtenue sans la fixité du tarif douanier et il ajoutait:

> En règle générale, il est toujours possible de fournir au pays une assurance raisonnable que le tarif douanier sera établi sur des bases stables. Il est fort à propos que le Gouvernement puisse offrir ces garanties, car il n'est pas un homme d'affaires qui se soucie de se lancer dans des entreprises exposées à péricliter par suite des modifications trop fréquentes du tarif.

Bien entendu, ce sont autant de vérités évidentes. Tout le monde les connaît; quiconque est au courant des affaires commerciales ou financières le sait. Le très honorable ministre n'avait pas besoin de le dire, mais on était content d'avoir cette assurance. Cette déclaration produisit vite son effet et la situation s'améliora en 1923.

Le malheur, monsieur l'Orateur, c'est que notre retour à l'état normal a été constamment entravé. Nous avions une bonne politique arrêtée par M. Fielding, en 1923: la fixité du tarif; aussitôt les affaires reprirent et la production augmenta. Malheureusement, nous sommes toujours arrêtés et forcés de reculer, parce que le gouvernement actuel oublie toutes ses promesses et ses déclarations. Pour lui, les promesses sont faites pour être violées. Nous avons eu une période de tranquillité et de stabilité en 1923, puis l'ho-

norable ministre nous a présenté en 1924 son fameux budget "sonnant le glas de la protection" et alors quelle année? Nous savons tous qu'elle fut très mauvaise. La situation s'était améliorée en 1923, mais en 1924 survint le fameux budget qui "sonnait le glas de la protection". Cette année, le ministre des Finances dit ceci:

> Nulle part les résultats de cette expansion commerciale ne se manifestent plus exactement que dans l'accroissement des recettes des chemins de fer du Canada et dans les rapports annuels des institutions financières et des sociétés industrielles du Canada.

Le ministre a absolument raison de se baser sur l'état des chemins de fer qui est un excellent baromètre. Or le meilleur baromètre pour la Chambre, ce sont les rapports du chemin de fer de l'Etat que les comités de la Chambre ont étudiés et que l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) connaît très bien. Celui-ci pourra dire à l'honorable ministre qu'il s'est fait une fausse idée de la situation du pays. Prenant son propre baromètre, sa propre mesure, il pourra dire au ministre: Oui, on n'a pas dérangé le tarif en 1925,—quelques rares libéraux jugeant bien les questions fiscales y ont veillé,—et le pays commence à se relever. Nous avons certainement fait des progrès en 1925, comme nous en avions fait en 1923, après que le très honorable M. Fielding eut promis que cette absurdité cesserait. Nous avions redescendu en 1924, aussitôt qu'on eut notifié à l'industrie canadienne son congé; puis nous avons eu le budget rassurant de l'an dernier qui eut pour effet d'augmenter les recettes des douanes d'environ $1,000,000. Au moment où le pays se ressaisit et s'achemine de nouveau vers la prospérité, mon honorable ami, le ministre des Finances, cherche, cette année, à mettre une nouvelle entrave à cette marche.

J'ai dit que l'honorable député de Waterloo-Nord était en mesure de démontrer que le ministre a tort de voir dans le bilan des chemins de fer nationaux des signes d'une amélioration sensible Voyons ce qui en est. Ce Gouvernement a toujours prétendu n'avoir rien à faire avec l'administration du réseau national, et il va sans dire, il n'intervient en aucune façon, sauf de temps à autre, lorsque certaines circonstances surgissent, comme par exemple, une élection complémentaire ici et une autre ailleurs, et alors, ces chemins de fer lui sont d'un concours que nous n'estimons pas tout à fait dans l'ordre. Mais, règle générale, il n'a rien à faire avec le réseau de l'Etat.

L'hon. M. ROBB: Que vut dire au juste l'honorable député en affirmant que les chemins de fer nous sont de quelque utilité lors d'une élection complémentaire?

[L'hon. sir Henry Drayton.]

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Que mon honorable ami interroge son voisin, le ministre de la Défense nationale (M. Macdonald), et ce dernier, s'il a bonne mémoire,—il oublie parfois,—pourra lui dire un mot des révélations politiques au sujet de certaines réductions des prix de transport des marchandises dans la Nouvelle-Ecosse, effectuées à un moment on ne peut plus propice pour une certaine élection.

L'hon. M. MACDONALD: Nullement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a la mémoire courte; je continue. Ici, monsieur l'Orateur, se présentent deux propositions. La première consiste en ce que le Gouvernement n'est absolument pour rien dans les bénéfices nets du réseau. Le Gouvernement peut s'attribuer du mérite de ce que, à la suite du régime fiscal qu'il a adopté, de nouvelles industries surgissent et la production augmente. Il peut s'attribuer le mérite des recettes brutes qu'accuse la compagnie, bien que, je dois l'admettre, c'est surtout aux récoltes qu'il faut l'attribuer. Lorsqu'il y a accroissement sensible du trafic, le Gouvernement peut dire: Voyez cette augmentation du trafic; voilà qui démontre que sous notre régime, le pays fait de réels progrès. En 1924, d'après le bilan des Chemins de fer nationaux, le réseau accusait une diminution de 4,749,721 tonnes productives de revenu, comparativement à 1923. L'unité de mesure des recettes du chemin de fer dans le service des marchandises, c'est-à-dire le nombre de tonnes-milles, était en diminution de 1,613,998,426 tonnes-milles productives de revenu, et de fait, les recettes brutes du réseau accusaient, cette année-là, un fléchissement de $17,547,305.

En 1925, l'on cessa, pour le moment, de s'attaquer à l'industrie. Etant donné le peu de changement apporté au tarif, les affaires commencèrent à aller mieux, et ici, je ferai observer une chose curieuse sur laquelle j'engage à réfléchir l'honorable député d'en face qui est tout spécialement au fait de la question des voies ferrées. Le pays ne commence en réalité à se remettre sur pied et à progresser que lorsque le Gouvernement ne peut agir. S'il se dégage une leçon de l'année dernière, c'est que ce Gouvernement n'est d'aucune utilité, mais préjudiciable au pays lorsqu'il ne peut rien faire, mais lorsqu'il ne peut fonctionner; lorsqu'il est en voie de se reconstituer; lorsqu'il lance ses appels de détresse à l'Ouest et qu'il attend l'arrivée ici des cultivateurs rangés en ordre de bataille, et lorsque le Gouverneur général ne signe plus de décrets du conseil, les affaires reprennent et tout va bien. La conclusion s'impose, et les faits la corroborent. Or, la situation s'est améliorée

en 1925. Mon honorable ami est-il d'avis ou nie-t-il que les affaires devraient s'améliorer après les années qui nous séparaient du grand cataclysme universel provoqué par la guerre? Qu'en pense-t-il? N'est-il pas dans l'ordre que nous remontions la courbe? Ne juge-t-il pas que cela devrait être? Si tel est son avis, voyons ce qu'il pense de ces résultats qu'accusent nos chemins de fer. Il est vrai, en effet, que le bilan auquel songe mon honorable ami accuse un revenu net de $32,264,414 en 1925 à opposer à $20,430,694 en 1923, mais en voyant ces chiffres, il a oublié que le Gouvernement n'y était pour rien du tout, et que toute l'amélioration . . est-ce que j'entends l'honorable député de Rimouski (sir Eugène Fiset) dire: très bien, très bien?

Sir EUGENE FISET: Non. C'est un effort de votre imagination.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député ne faisait peut-être que bâiller; il bâille souvent.

Sir EUGENE FISET: Rien d'étonnant à cela non plus.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je sais que certains honorables députés aimeraient à perdre de vue que cette amélioration est exclusivement la conséquence des économies effectuées dans l'administration des voies ferrées et ce même en face d'une diminution dans les recettes. Toute la part à laquelle mon honorable ami puisse prétendre dans cette amélioration se trouve dans ces chiffres et ce sont les seuls qui, dans le domaine des chemins de fer, soient de nature à lui procurer quelque satisfaction. Je dis qu'il y a eu diminution dans le trafic, dans les recettes brutes; de fait, le bilan des chemins de fer nationaux fait voir qu'en 1925 le revenu du réseau fut de $244,971,202, tandis qu'en 1923, il était de quelque $253,000,000. Et dans l'intervalle, qu'a fait le Gouvernement pour le pays? Il a repris son raccommodage du tarif. A partir de 1923, les affaires, au lieu de s'améliorer, ont retrogradé. Prenons l'unité de mesure de mon honorable ami, les opérations de nos voies ferrées et voyons ce que ces dernières nous font voir. Nous constatons une diminution de $8,164,285 dans les recettes brutes. Il est possible que certaines décisions tarifaires ait influencé le résultat; mais ce ne peut être le cas pour le tonnage transporté. En 1925 l'année de grande prospérité, selon notre collègue, le tonnage payant a fait une chute de 2,249,081 tonnes sur les opérations de 1923. Le trafic-marchandises a perdu également un total de 519,614,436 tonnes-milles au cours de cette merveilleuse année. Ces calculs sont corroborés par la statistique officielle. Le bureau de la statistique a publié un bulletin sur les opérations des chemins de fer, y compris le réseau national. En 1923 le tonnage transporté est exprimé par le chiffre de 103,751,559 tonnes, contre 96,239,379 tonnes en 1925, soit une diminution pour tous les réseaux de 7,518,180 tonnes. C'est peut-être une erreur de dire: tous les réseaux. . .

M. EULER: Ne faudrait-il pas tenir compte du trafic par automobiles?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Naturellement, l'excuse de l'automobile est toujours commode; mais le ministre des Finances n'en a pa sdit grand chose lui-même quand il a parlé des chemins de fer.

M. EULER: C'est un fait qu'on ne peut ignorer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il faudrait parler aussi du trafic direct; mais là la différence n'est pas grande, ou du moins elle est passable. Je ne me suis pas livré à des calculs moi-même, mais d'une manière générale on peut dire que la différence est légère. Je viens de citer les chiffres statistiques officiels concernant le tonnage brut des chemins de fer. Le ministre reconnaîtra bien que la moins-value est étonnante. Le ministre a invoqué le témoignage de certaines statistiques commerciales. Sur ce point sa position est meilleure, car, à ne considérer que les données du commerce, les résultats sont bons. Si l'on met en regard les statistiques du commerce avec celles des chemins de fer, on ne pourra pas soutenir qu'elles sont également justes? Il est bien vrai que nous exportons davantage, mais ce fait, pris isolément, ne prouve pas la prospérité du pays. Les ouvriers canadiens n'ont eu aucune part dans cette prospérité. Sauf en certains genres d'activité la prospérité nationale est malheureusement plus factice que réelle. Je demande au ministre des Finances s'il ne pense pas qu'un pays dont le marché intérieur décline est loin d'être prospère. Ne pense-t-il pas qu'il soit important de donner de l'ouvrage aux ouvriers canadiens et de leur payer en salaires une somme aussi grande que possible? Je le crois de mon avis pour admettre qu'un pays où la consommation diminue ne jouit pas d'une véritable prospérité. Les chiffres invoqués par le ministre démontrent la vérité de ce que je dis là. En adoptant le critérium du ministre pour juger de la prospérité, c'est-à-dire les opérations des chemins de fer, on voit que la production nationale de 1925 est en diminution sur celle de 1923. Le doute n'est possible. Le discours budgétaire, qui nous sert de preuve, est suffisant pour lever toutes nos hésitations à ce sujet. Nos expor-

tations durant l'année civile 1925,—je prends l'année civile parce c'est celle-là qu'ont adoptée les compagnies des chemins de fer,—dépassent de $254,569,672 celles de l'année 1923; en même temps, les importations de 1925 accusent une moins-value de $12,763,160 sur celles de 1923. Une production amoindrie, avec une augmentation des produits exportés et une moins-value dans les importations, ne sauraient indiquer la prospérité générale. Le ministre dira-t-il autrement? Peut-il en toute sincérité dire le contraire? Je me répète: le ministre a établi que les importations ont diminué et que les exportations ont augmenté. Mais une production moindre, avec une augmentation des exportations et une diminution des importations, ne sont pas l'indice d'une prospérité générale. Qu'indiquent-elles au contraire? Elles indiquent un amoindrissement de l'activité nationale; elles indiquent encore une consommation nationale qui décline et une diminution des salaires. Qu'indiquent-elles encore? Il faut être sincère avec soi-même. Oui, qu'indiquent-elles? Ainsi donc, la production nationale a diminué; nos importations ont diminué aussi; mais nos exportations ont augmenté considérablement. Qu'est-ce que cela démontre? si ce n'est que la puissance d'achat des citoyens n'est plus ce qu'elle était, car cette puissance d'achat se réflète dans la masse des salaires, et nous ne l'avons plus pour acheter les produits du pays comme en 1923.

Cette situation ne nous aide-t-elle pas à comprendre les raisons de l'émigration? J'avoue que les prix se sont améliorés sur certaines matières. En 1923, le blé se vendait un prix inférieur à celui que nous avons eu en 1925. Nous avons donc reçu un plus gros montant d'argent en 1925 qu'en 1923. C'est une modification sur un point de détail, ce n'est pas une démonstration complète. Si le blé a fait monter nos recettes, en revanche nous avons perdu sur quelques autres denrées. Ainsi, le prix du papier a diminué. C'est pourtant un article de commerce de haute valeur pour le pays, le ministre en conviendra. Notre collègue est-il prêt à soutenir que la plus-value dans les exportations compense suffisamment une moins-value dans les importations? Reconnaîtra-t-il l'exactitude de ce fait, affirmé par un économiste américain, que le Canada emprunte à l'étranger? Je ne parle pas, remarquez bien, des emprunts de l'Etat.

Nous n'avions jamais beaucoup emprunté de New-York mais, il y a huit mois, les obligations directes de l'Etat, quoique trois fois plus grandes quelles ne l'étaient à l'avènement du nouveau ministère, étaient faibles comparativement aux gros emprunts que notre pays a faits à New-York. Je me rappelle qu'en 1915 ou 1916, lorsque les calculs ont été faits, les placements américains au Canada représentaient 420 millions de dollars. Or, j'ai vu un rapport du gérant général de la Banque Royale, je crois—la chose paraît être confirmée par les autorités américaines,—disant que les placements américains au Canada s'élèvent, aujourd'hui, à environ 2 milliards et demi de dollars. Mon honorable collègue ne sait-il pas que, vu la nécessité de trouver de quoi payer l'intérêt sur cette immense somme d'argent, il nous faut augmenter nos exportations? Malheureusement nous ne nous acquittons pas uniquement avec ces exportations, même si elles augmentent, mais bien en transportant continuellement les ressources naturelles du Canada à nos amis du Sud. Quand un pays est incapable de retenir ses nationaux, ce n'est pas un signe de prospérité.

Je n'analyserai pas les chiffres qu'on a déjà cités au sujet de l'immigration; je prendrai les statistiques du Gouvernement. Les dernières que j'ai pu me procurer sont celles des mois de janvier et de février de cette année. En janvier, le Canada a reçu 2,324 immigrants; en février, 4,396, soit un total de 6,720. En regard de cette immigration totale, plaçons les chiffres de l'émigration du Canada aux Etats-Unis que nous fournit le département du Travail des Etats-Unis pour ces deux mêmes mois de merveilleuse prospérité: janvier, 7,155; février, 6,086; soit un total de 13,241 émigrants ou 6,521 de plus que le nombre total des immigrants pendant les deux mêmes mois. C'est presque le double des gens que nous avons pu attirer dans le pays avec tous les millions que nous avons dépensés.

Mon honorable collègue aura vite fait de comprendre quand le pays sera prospère: Il le sera lorsque nous aurons de l'emploi pour ceux qui y habitent, ce qui leur évitera la nécessité de quitter le pays. Les immigrants viendront au Canada, lorsqu'on aura de l'ouvrage à leur donner et lorsqu'il y aura des capitaux disponibles pour la mise en valeur du pays, chose que mon honorable collègue désire, mais que dans son budget il prend tant de peine à empêcher.

Le Gouvernement s'est vanté d'une prudente administration. Quelle belle prétention! J'aime toujours à prendre les propres chiffres de l'honorable ministre. Il a eu l'amabilité, cette année, de classer les dépenses en différents chapitres. Il indique trois différents chefs de dépenses: les dettes de guerre, les autres frais obligatoires et les frais de la dette publique, les dépenses générales. Il nous donne ensuite les chiffres de ces trois

différents chefs de dépenses qu'il considère à propos d'établir, et je vais les suivre d'aussi près que possible.

Je parlerai d'abord des dépenses attribuables à la guerre. J'ai pris la liste de l'honorable ministre et j'en ai préparé une semblable pour 1921-1922, divisant les dépenses de la même façon que lui afin que la comparaison fût juste. Par exemple, au chapitre de la Défense nationale, firent aujourd'hui non seulement les services de la milice, mais aussi les services de la marine et de l'aviation. Je les ai mis ensemble pour 1921-1922. Cette année-là, l'impôt sur le revenu était perçu par le département des Finances; aujourd'hui, c'est le département des Douanes qui le perçoit. Pour pouvoir comparer, j'ai fait le changement nécessaire dans les chiffres de 1921-1922. Le premier chapitre accuse une diminution. Ces dépenses de guerre qui s'élevaient en 1921-1922 à $179,264,098 n'étaient plus à la fin de la dernière année que de $163,997,000, soit une diminution de $15,249,098. Quel est celui qui, réfléchissant un peu, ne s'en serait pas douté? Il n'y a pas eu de guerre dans l'intervalle. Plus on s'éloigne du temps de guerre, plus les frais diminuent. Prenez par exemple la réduction de 9 ou 10 millions pour le service du rétablissement civil des soldats. Va-t-on en attribuer le mérite au Gouvernement? C'est qu'il n'y a pas eu d'autre guerre; voilà tout. Le nombre des soldats à rééduquer disparaît peu à peu. Sur ce chapitre, il n'y a pas eu d'économie; il y avait tout simplement moins à dépenser. Réellement, si l'on veut être juste, on ne peut pas reconnaître à un gouvernement, quel qu'il soit, le mérite d'avoir épargné cette dépense de $15,249,098.

Ensuite viennent les autres frais obligatoires et les frais de la dette nationale. En 1922, ils représentaient $27,034,553, l'an dernier $31,458,000, soit une augmentation d'environ $4,400,000. Or, voilà bien une augmentation de dépense attribuable au gouvernement actuel, mais il serait absolument injuste de le rendre responsable de l'augmentation des frais d'escompte et d'emprunt, de même qu'il serait injuste de rendre l'ancien gouvernement responsable des frais d'escompte et de change qui, en 1922, s'élevèrent à $3,302,674. Ce sont deux chefs de dépenses inévitables. Le gouvernement actuel ne pouvait pas éviter la dépense de $3,530,000 qu'il a dû faire figurer dans son budget pour les frais d'emprunt et d'escompte, qui ne s'élevaient en 1922 qu'à $82,636. Ces emprunts étaient dus et mon honorable ami a dû s'en occuper. En 1922, j'étais forcé de produire une somme considérable d'argent pour des emprunts échus à New-York. Mon honorable ami fait un signe d'approbation. Dans ce cas, je donne à ce gouvernement le bénéfice d'une somme de $200,000, car la somme dépensée est de $200,000 plus élevée que la mienne.

A moins que nous n'ignorions ces deux sommes, j'ai un droit absolu au mérite d'avoir épargné au pays beaucoup d'argent sur le change, car outre tout ce qui fut payé en primes, escompte et change, au cours de ces années de change défavorable, nous avons épargné $9,848,643. Mais je n'en suis pas là-dessus; ce ne fut qu'un incident; c'est un point qui n'entre pas dans les détails ordinaires de l'administration. Je ferais dans ce cas, de cette somme, exactement ce que je ferais dans le cas de l'autre qui est au désavantage de mon honorable ami, je les laisserais de côté. On devrait les rayer toutes les deux. Comme résultat, au lieu d'une augmentation de $4,423,447, l'augmentation réelle n'est que de $976,083. Je ne blâme aucunement mon honorable ami à ce sujet; il n'a pas ajouté cette somme au compte des pensions de guerre, mais à celui des pensions et mises à la retraite d'employés de la Chambre. Je ne dis rien de cette addition de $976,083, mais c'est une addition.

Je passe maintenant aux dépenses générales. Sous ce chapitre, la somme exacte déboursée en 1921-1922 était de $159,421,140 contre $147,435,000 en 1925-1926. Si, de ce chapitre, nous déduisons la somme de $3,292,674 qui, d'après mon honorable ami devrait disparaître, tout comme j'ai déduit la sienne de $3,447,364, nous avons une diminution réelle de $8,693,466. Donc, ce gouvernement avait le droit de dire relativement à ces chiffres: Nous avons conduit les affaires du pays en dépensant $8,693,466 de moins qu'en 1921-1922. Ce chiffre est loin de ceux que l'on a cités; mais examinons un peu ce que contenaient les chiffres de 1921-1922. Mon honorable ami, j'en suis sûr, admettra avec moi, qu'il n'est pas juste de charger aux frais d'administration les déficits des chemins de fer qui, aujourd'hui, sont transférés au compte de ces derniers. Personne ne peut soutenir le contraire, s'il possède le moindre sens de justice. Cependant, pour l'année 1922, on nous charge un déficit de $6,326,800 pour frais d'exploitation et $1,364,254 pour capital.

Nous aidions l'agriculture alors en vertu de la loi concernant l'enseignement agricole. Mon honorable ami raye tout cela. Le Gouvernement déclare que, tout en reconnaissant que l'enseignement est une bonne chose, il est immoral d'aider les provinces par le produit des impôts fédéraux. Je ferai remarquer en passant que ce gouvernement est incapable de maintenir longtemps le même principe,

car cette année même nous avons une proposition qui comporte une subvention aux provinces non pour les fins admirables de l'enseignement agricole, mais pour les fins également admirables des pensions aux vieillards; il n'est plus question d'immoralité ni d'injustice. Et voilà. Comme le fait remarquer l'honorable député de Calgary-Ouest, l'un apporte des votes dans cette Chambre et l'autre n'en apporte pas.

D'après les dispositions de la loi concernant les bonnes routes, les subventions aux provinces sont réduites de $1,399,008. Il n'est pas question d'administration là; d'après les dispositions même de la loi, les subventions sont réduites. Je me demande si le Gouvernement considère que nous devrions aussi comparer cette somme de $5,592,703, paiement final du programme de construction navale du Gouvernement qui prenait fin en 1922. S'imagine-t-il avoir beaucoup de mérite parce qu'il n'en a pas entrepris un autre? Cependant, pour les fins de comparaison, telle doit être son idée, bien qu'il soit ridicule de tenter une comparaison. Toutes ces sommes donnent un total de $15,769,335. Nous avons une réduction de $8,693,466 si l'on inclut toutes ces sommes qui ne devraient absolument pas entrer dans la comparaison, car les travaux ont été ou abandonnés ou transférés aux provinces ou aux chemins de fer. Le Gouvernement ne peut gaspiller l'argent pour ces fins, même s'il voulait le faire; on n'a plus à s'occuper de ces choses. Pour en arriver au résultat exact, par conséquent, il nous faut déduire de la somme que l'on prétend avoir épargnée ces sommes de $15,769,335 qui ne sauraient être incluses dans la comparaison. Que trouvons-nous? L'an dernier, lorsque les affaires étaient supposées être plus normales et les difficultés disparues, nous trouvons que le Gouvernement a dépensé en réalité, dans les services qui entrent dans la comparaison, $7,075,869 de plus que n'avait dépensé le Gouvernement en 1922.

Pour obtenir ce résultat, je ne tiens pas compte de tout jusqu'au dernier sou en toute chose; je prends les chiffres ronds et importants; par exemple, en 1922, nous avions le coût de l'arbitrage du Grand-Tronc qui s'élevait à environ un demi-million. Je ne soustrais pas cette somme, bien que l'an dernier il n'y eût rien à ce compte. Je sais que de temps à autre nous avons ces dépenses; vous avez une chose une année et autre chose l'année suivante. Il n'est donc pas juste de les rayer, mais il est très injuste de tenter une comparaison entre les différents comptes qui contiennent des dépenses transférées totalement à d'autres comptes aujourd'hui, des dépenses transférées aux comptes des provinces ou des chemins de fer.

Par conséquent, cette "gestion prudente" se réduit à ceci: pour ce qui concerne les articles susceptibles de comparaison et les dépenses facultatives, le Gouvernement a fait en sorte de débourser l'an dernier $7,075,869 de plus que le gouvernement précédent, qu'il accuse de si folles dépenses, ne dépensa dans l'année 1921-1922. Je consigne au Hansard l'état comparatif dont j'ai parlé:

—	Prévisions budgétaires 1925-1926	Dépenses réelles 1921-1922
	$	$
Principales dépenses attribuables à la guerre—		
Intérêt sur la dette publique (augmentation sur 1914)	117,907,000	122,354,344
Pensions de guerre	36,160,000	35,414,743
Rétablissement des soldats dans la vie civile	7,705,000	17,147,351
Etablissement des soldats sur la terre (administration)	1,300,000	2,125,874
Commission impériale des tombes militaires	475,000	522,115
Monuments de guerre	175,000	137,421
Règlement des réclamations de guerre	275,000	1,544,250
	163,997,000	179,246,098
Autres frais obligatoires et imputables sur la dette publique—		
Intérêt sur la dette publique (telle qu'elle était en 1914)	12,893,000	12,893,505
Autres pensions	1,060,000	738,288
Pensions de retraite	1,600,000	1,108,200
Subventions aux provinces	12,375,000	12,211,924
Coût et escompte des emprunts	3,530,000	82,636
	31,458,000	27,034,553
Frais généraux—		
Frais de gestion	880,000	806,926
Prime, escompte et change	10,000	3,302,674
Administration centrale	11,000,000	9,968,932
Administration de la justice	2,165,000	2,151,956
Service législatif	2,485,000	2,130,461
Elections	1,650,000	1,739,989
Pénitenciers	1,640,000	1,527,451
Agriculture	5,850,000	*5,805,900
Immigration et colonisation	2,500,000	1,636,597
Santé	650,000	687,981
Défense nationale	12,450,000	15,826,128
Royale gendarmerie à cheval	2,097,000	2,962,442
Travaux publics—Imputable sur le revenu	13,500 000	10,574,364
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le revenu	1,350,000	1,912,706
Routes	2,000,000	3,399,008
Subventions aux postes	1,100,000	1,105,896
Service maritime et fluvial	2,400,000	1,684,389
Service des phares et des côtes	2,450,000	2,280,766
Inspection des paquebots	119,000	103,670
Pêcheries	1,400,000	1,343,136
Mines et Commission géologique	500,000	608,029
Institutions scientifiques	1,000,000	624,389
Affaires indiennes	3,676,000	2,944,037
Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest	380,000	156,195
Divers	3,500,000	10,664,065
Gouvernement du Territoire du Yukon	215,000	142,916
Douanes et Accise (service extérieur)	9,850,000	8,700,326
Poste (service extérieur)	30,360,000	28,121,425
Travaux publics (perception du revenu)	860,000	1,073,304
Chemins de fer et Canaux (perception du revenu)	2,100,000	†8,624,094

—	Prévisions budgétaires 1925-1926	Dépenses réelles 1921-1922
	$	$
Terres et parcs fédéraux	3,875,000	4,226,070
Commerce	4,750,000	4,213,902
Travail	1,250,000	1,645,540
Impressions et papeterie publique	138,000	211,271
Dépenses diverses au fonds consolidé	350,000	218,882
Dépense imputable au capital—		
Travaux publics, y compris ministère de la Marine	4,930,000	‡10,431,698
Chemins de fer et Canaux	12,005,000	§5,863,634
	147,435,000	159,421,140
Total des dépenses approximatives pour les services de l'administration	342,890,000	365,701,791
Principales dépenses attribuables à la guerre—		
Total	163,997,000	179,246,098
A soustraire	.....	163,997,000
Diminution nécessaire et non attribuable au Gouvernement	.....	15,249,098
Autres frais obligatoires et imputables sur la dette publique—		
Total	31,458,000	27,034,553
Moins une somme qu'on ne peut faire servir avec justice aux fins de la comparaison	3,447,364	
	28,010,636	
Retrancher	27,034,553	
Augmentation sur 1921-1922	976,083	
Frais généraux—		
Total	147,435,000	159,421,140
Moins un montant qu'on ne peut faire servir avec justice aux fins de la comparaison	.....	3,292,674
		156,128,466
Retrancher	.....	147,435,000
Diminution comparativement à 1921-1922	.....	8,693,466
Engagements résultant de la loi de l'enseignement agricole transférés aux provinces	.....	1,104,570
Déficit du réseau National—transféré aux chemins de fer	.....	6,326,800
Capital du réseau National—transféré aux chemins de fer	.....	1,346,254
Réduction des subventions en vertu de la loi des routes	.....	1,399,008
Arrêt de la construction maritime par le Gouvernement	.....	5,592,703
		15,769,335
Diminution établie, y compris les inscriptions ci-dessus non susceptibles de comparaison	.....	8,693,466
Donc augmentation de 1925-1926 sur 1921-1922	.....	7,075,869

*Y compris la loi de l'enseignement agricole, $1,104,570, pour 1921-1922.

†La perception du revenu des chemins de fer comprend le déficit des chemins de fer du gouvernement canadien au montant de $6,326,800.

‡Les dépenses imputables au capital pour les chemins de fer comprennent $1,346,254 de frais d'établissement sur les chemins de fer du gouvernement canadien.

§Y compris la construction de navires par l'Etat, $5,592,703.

L'hon. M. ROBB: Et malgré tout ce que mon honorable ami a dit, nous avons diminué les impôts.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je m'occuperai de cela dans un instant. Le Gouvernement s'est vanté d'avoir eu des recettes aussi considérables et il a certainement prélevé certains impôts qu'aucun autre gouvernement n'avait prélevés. Il peut inventer des taxes nuisibles plus que ne l'a jamais pu faire aucun autre gouvernement et il est capable de multiplier et de doubler ses taxes d'une façon qui lui est bien particulière. Avant de parler de la diminution des impôts le ministre devrait bien comparer l'assiette de l'impôt de 1922 à celle d'aujourd'hui.

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

Reprise de la séance

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A six heures j'allais justement aborder la discussion du seul sujet qu'il me reste, en réalité, à traiter, car je réserve pour l'étude en comité, qui est l'occasion propice, les critiques que j'ai à formuler quant aux détails du tarif et de l'impôt sur le revenu. Je suis presque certain que nous aurons des modifications, surtout quant à l'impôt sur le revenu; quelques-unes des résolutions sont tout bonnement impraticables, et je pense qu'il ne me reste plus qu'à m'occuper des allusions que le ministre des Finances a faites à la réduction de la dette.

Notre situation financière au Canada s'est améliorée du fait que notre réseau national tire moins sur le trésor fédéral. Dans son exposé budgétaire le ministre a signalé qu'au cours de l'année 1924-1925 l'aide aux chemins de fer s'est élevée à $74,000,000, dont $10,000,000 en argent liquide et $64,0000,000 en obligations garanties. Cette année ce montant est beaucoup moindre, et vu que les demandes ont aussi été moindres, les finances du Gouvernement se sont trouvées dans une meilleure position.

Ce budget a ceci de particulièrement intéressant, c'est que le ministre des Finances établit une distinction entre les garanties converties pour fins de remboursement et les autres. Il rappelle que l'année dernière l'aide accordée aux chemins de fer représentait une somme de $74,000,000, sans compter une émission d'obligations pour des fins de remboursement. Cette émission fut garantie par le Gouvernement tout comme l'avait été celle de $64,000,000. Cette année, pour la première fois le Gouvernement actuel reconnaît qu'il y a quelque différence de responsabilité quand on endosse pour des fins de remboursement et quand on endosse pour d'autres fins. Dans le cas actuel l'aide aux chemins de fer est réduite au montant garanti, avec l'argent liquide en sus quand on n'utilise pas cette garantie pour des fins de remboursement. On reconnaît

donc pour la première fois qu'il existe une différence entre des garanties pour remboursement et de nouvelles obligations. En quoi consiste cette différence? Chacun sait que l'unique différence, c'est que, dans le cas d'un remboursement, la garantie n'ajoute rien à la dette globale, tandis que si l'on donne une garantie pour des fins nouvelles, par exemple, pour combler un déficit et ainsi de suite, la dette du pays augmente en proportion du montant pour lequel la garantie a été accordée. Il n'existe pas d'autre différence, et il n'y a pas d'autre distinction à faire.

Examinons donc un instant ce qui arrive quand nous garantissons une émission d'obligations pour de nouvelles dettes. Pour ce qui est des chemins de fer tout le monde reconnaît que la somme d'argent inscrite dans nos livres dépasse de beaucoup celle de leur valeur réelle. C'est reconnu dans le budget et le ministre en a parlé. Naturellement nous sommes responsables de cette dette; nous avons les chemins de fer en notre possession; nous les exploitons par l'intermédiaire de nos représentants qui forment le bureau d'administration; nous émettons des obligations au nom de nos mandataires, et nous les endossons. N'est-ce pas absurde de soutenir que le passif du pays est différemment affecté selon que nous sommes endosseurs ou signataires de ces obligations, quant chacun sait que nous sommes si engagés dans cette entreprise que nous ne pourrons jamais en sortir? Jamais le Gouvernement ne nous a franchement expliqué et justifié ce qui s'était fait dans le passé. Les honorables députés qui ne faisaient pas partie de l'Assemblée précédente apprendront avec étonnement que le Gouvernement a traité jusqu'ici ces obligations comme si elles n'étaient rien, comme s'il s'en était acquitté en apposant sa signature. Il semblait dire: Dieu merci, c'en est fini de cette affaire. C'était là sa façon d'agir. Cette année, comme de raison, ils voient la différence et ils signalent la distinction, et cette distinction ne peut être que ce que je dis, mais jusqu'à concurrence de 118 millions, le Gouvernement a traité ainsi l'affaire, c'est-à-dire qu'il a émis ces obligations et ne s'en est pas occupé le moindrement en balançant son compte du capital.

Mais il présente au moins une défense, la seule défense du gouvernement actuel, en général, et elle n'est même pas étayée sur les faits réels. Cette défense, c'est: vous avez fait la même chose. D'abord, ce n'est pas vrai, et en second lieu, même si ce l'était, cela ne saurait excuser la continuation d'une supercherie, car ce n'est pas autre chose, et d'autant plus que nous voyons aujourd'hui le ministre des Finances établir une distinction entre les garanties accordées pour fins de remboursement et les autres.

J'affirme que nous n'avons pas fait cela. D'un autre côté, dès 1919-1920, nous avons reconnu la majoration de la valeur de nos voies ferrées inscrite dans nos livres et, cette année-là, nous avons rangé environ 284 millions dans la catégorie des placements improductifs, quelque chose sur quoi nous ne pouvions pas compter, quelque chose qui ne rapportait certes pas, et nous avons accru la dette nette en conséquence. Ce détail de comptabilité n'est peut-être pas très familier aux nouveaux députés. Nous obtenons notre dette nette en soustrayant de notre dette brute notre actif, et sachant que ce n'était pas une valeur d'actif, nous avons pensé qu'il valait autant traiter honnêtement le pays et les gens de l'extérieur et le dire, et nous l'avons dit. Nous avons soustrait cette somme, ce qui a fait ajouter 284 millions à notre dette, cette année-là.

L'hon. M. EDWARDS: En quelle année?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En 1920, et des partisans du Gouvernement ont relevé la chose. Je ne prétendrai pas que les ministres ont été assez sots pour le faire, mais des libéraux ont signalé l'accroissement de la dette cette année-là, comme un exemple de la mauvaise administration conservatrice, tandis que c'était ni plus ni plus que l'aveu tardif de la vérité. Voilà ce que nous avons fait.

Je consigne maintenant aux Débats les chiffres tirés des livres du département des Finances et des comptes publics pour indiquer exactement comment le Gouvernement a procédé à l'égard de la dette. D'abord, le tableau indique la dette nette nationale à la fin de chaque année financière se terminant le 31 mars; ce sont les chiffres du ministre des Finances et de son département. Puis, sous la rubrique: "Aide aux chemins de fer", sont inscrits les prêts comptants. La colonne suivante indique l'aide accordée sous forme de garantie d'obligations et la dernière, l'amortissement des deux dettes constituées par les prêts à vue et la garantie d'obligations. Voici le tableau:

—	Dette nette nationale, année financière terminée le 31 mars	Aide aux chemins de fer		Amortissement total de la dette constituée et par les prêts à vue et par la garantie d'obligations
		Prêts comptant	Garantie d'obligations	
	$	$	$	$
1920	2,248,868,623	45,780,690	17,109,027	Pour fins d'amortissement
1921	2,340,878,983	109,662,655	50,000,000	56,382,626
1922	2,422,135,801	97,950,645	61,000,000	48,871,443
1923	2,453,776,868	77,863,936	Aucun	25,275,902
1924	2,417,783,274	23,710,616	72,500,000	11,469,369
1925	2,417,437,685	9,934,452	81,000,000	24,007,533

*Traités comme valeurs improductives et non retranchés de la dette brute.

Comme je l'ai déjà dit, monsieur l'Orateur, la réponse à l'accusation que l'excédent des obligations garanties sur l'amortissement ne pouvait pas être déduit de la dette brute, était toujours celle-ci: Eh bien; c'est ce que vous avez fait vous-même. On ne peut nullement nous faire ce reproche pour l'année 1920, quand nous avons volontiers ajouté 284 millions à la dette publique, ni pour l'année 1921, quand l'amortissement a effectivement excédé de $6,382,626 les obligations garanties. Puis, en 1922, les endossements atteignent 61 millions de dollars et les remboursements, $48,871,443 seulement. Ce Gouvernement n'est comptable que du dernier quart de cette année-là. Au fait, je crois que les avances aux chemins de fer furent faites au commencement de l'année et que la dernière fut exempte d'endossements pour les chemins de fer. Je puis me tromper quant à cela, mais peu importe. Un seul gouvernement, et c'est le gouvernement actuel, arrêta les comptes. Le bilan fut préparé en mars 1922, et le gouvernement conservateur cessa d'exister en décembre 1921. N'empêche que l'on prétend nous en rendre comptable. Or comme question de fait, nous n'avons eu rien àvoir à la préparation du bilan financier. Tout comme les autres départements, celui des Finances acquitte les paiements sur les fonds à sa disposition suivant les besoins, mais l'addition se fait toujours, comme cela doit se faire dans le département, à la fin de l'année. En sorte que, la dernière année de ces trois ans, les endossements excèdent de quelque douze millions les remboursements, et de $5,745,931, si l'on prend la résultat des trois ans. En 1923, nous vient d'Angleterre une somme considérable, dont le mérite ne peut être attribué à ce Gouvernement, mais qui est le fruit de transactions du gouvernement antérieur avec la Grande-Bretagne. Cette somme est payée comptant et le Gouvernement s'en sert pour acquitter toutes les obligations qui se présentent, savoir $77,863,936. L'année suivante, en 1924, n'ayant plus d'argent à sa disposition, l'on recommence à endosser et l'on endosse lourdement, jusqu'à concurrence de $72,500,000, remboursant d'autre part $11,469,369; et en 1925, jusqu'à concurrence de 81 millions, moins $24,007,000 de remboursement. L'on convient généralement, d'abord, que la propriété ne vaut pas ce qu'elle nous doit; et ensuite que toutes les avances d'argent de ces années-là ont été traitées comme fonds morts, improductifs et n'ont pas été déduites de la dette brute. Les honorables députés remarqueront aussi que toute la controverse tourne entièrement sur ces deux années 1924 et 1925 où l'excédent des endossements sur les remboursements représente 118 millions de dollars, et, par conséquent, autant de dettes.

Eh bien, monsieur l'Orateur, voyons tout le ridicule de la situation. Vous avancez votre propre argent et le comptez mort, vous n'y pensez plus, vous le déduisez. Si vous n'avez pas d'argent et que vous empruntez, comme cela s'est fait certaines années auparavant, pour l'avancer, c'est encore votre argent qui s'en va. Cela n'est pas déduit de la dette brute. D'autre part, si par un étrange,—non je ne dirai pas raisonnement, c'est une supercherie.

Une VOIX: Jonglerie.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, jonglerie est mieux. Si vous n'avez pas d'argent ou que vous n'émettez pas votre propre bon, mais endossez simplement ceux de votre agent qui ne peut vous payer, savoir le bureau d'administration, alors le placement est très bon et vous ne devez rien. Cela est si ridicule que mes honorables amis ont été bien inspirés lorsqu'ils ont reconnu que l'argument *ad hominem* est le seul moyen de défense en pareil cas. Je me contenterai de citer les chiffres pour qu'ils soient insérés au hansard.

Il fallait ajouter à la dette nette du pays, pour ces trois années, $118,023,098, ainsi décomposés: en 1924, 72 millions 500 mille et quelque dollars, moins $11,469,369 remboursés, soit une obligation nette de $61,030,631; en 1925, 81 millions d'endossement, moins $24,007,533 de remboursements, soit une obligation nette de $56,992,467. Total, $118,023,098.

Je ne m'arrêterai pas aux petites divergences sur le chiffre véritable de la dette nationale. Il y a eu une estimation nouvelle des titres comme ceux de la Grèce et de la Rounanie, et la conséquence de la faillite regrettable de la Home Bank, lesquels ont modifié assez sensiblement le bilan des années financières au cours desquels elles se sont produites. Puis, l'élévateur de Vancouver a changé de propriétaire, passant aux mains de la commission du port de Vancouver qui acquitte les intérêts. Le prix de cet élévateur a été déduit de la dette et je crois que, en principe, il est raisonnable d'en déduire les placements rapportant intérêt.

Avec ces déductions, le ministre des Finances calcule que notre dette nette est maintenant de $2,395,084,685. Mais, pour être justes envers nous-mêmes aussi bien qu'à l'égard du pays, nous devons ajouter $118,023,098, augmentation des garanties des Chemins de fer nationaux canadiens sur les obligations retirées, de sorte que la dette nette n'est pas de $2,293,084,685, comme l'a dit le ministre, mais de $2,513,107,783, soit $90,971,982 de plus que lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir. Quelle que soit la défense du ministère, j'espère qu'il n'invoquera pas la même excuse que dans le passé en disant: "C'est vous qui en êtes responsables". J'ai donné les chiffres exacts et le ministre ne peut les nier. Comment donc! je suis plus juste pour le ministre qu'il ne l'est pour lui-même. Prenez, par exemple, sa déclaration relative aux garanties. L'an dernier, dit-il, elles ont été de 64 millions de plus que les obligations retirées. D'après mes calculs, je n'obtiens pas plus de 56 millions environ.

M. DIONNE: Qui a raison?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député qui a posé cette question veut-il se lever afin que je voie qui il est?

M. DIONNE: J'ai simplement demandé qui a raison au sujet de ces chiffres?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pense que les chiffres du ministre sont peut-être justes, mais en toute équité pour lui je dois réduire ce montant, et c'est ce que je fais.

M. DIONNE: L'honorable député veut-il répondre à ma question?

[L'hon. sir Henry Drayton.]

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demande si mon honorable ami voudra bien se tenir tranquille quelques instants.

Pourquoi le Gouvernement ne manifeste-t-il pas un peu plus de justice à cet égard à l'avenir? Nous n'avons pas eu la vérité dans le passé, mais nous devrions l'avoir dorénavant afin qu'il n'y ait plus aucun doute à ce sujet. Les chiffres du département ont été fournis. S'ils sont faux, corrigeons-les. Ne débattons plus des questions absolument indiscutables.

J'ai montré, monsieur l'Orateur, ce qu'est réellement notre dette nationale. J'ai également mis devant vos yeux les résultats de la soi-disant "prudente administration". J'ai essayé de faire voir en quoi consiste la prétendue prospérité colossale du pays. Je termine. Lorsque le ministère aura dévoilé ses propositions complètes en comité, j'aurai d'autres commentaires à faire.

M. WOODSWORTH: Monsieur l'Orateur, peu de temps me suffira pour dire ce que je pense du budget.

D'abord, j'appellerai l'attention de la Chambre sur un ou deux articles des dépenses estimatives et que je crois d'un intérêt vital. Le ministre des Finances déclare que les dépenses attribuables à la guerre sont de $163,997,000, soit 47.83 p. 100. Après cela, il montre que ce ne sont pas toutes les dépenses et il énumère plusieurs autres articles qui, je crois, porteraient le total à 50 p. 100. Le peuple devrait comprendre clairement que sur le total des dépenses que nous faisons ici, plus de la moitié est prise par le paiement des intérêts de la dernière guerre. On nous dit que nous avons besoin de monuments de la guerre. Cette somme énorme représente un monument de guerre imposant et probablement indestructible. En outre, je crois que le crédit relatif à ce que l'on appelle la "défense nationale" est plus élevé que le montant affecté à l'administration civile. Je sais que quelques honorables députés nous prennent à partie parce que, de temps à autre, nous appelons l'attention du ministère et du pays sur la nécessité de réduire nos dépenses de guerre et sur la futilité de ces dépenses. Parfois, les journaux nous donnent un coup de dent en disant que nous faisons notre discours annuel sur les allocations de la guerre, mais je ne puis accepter ce budget sans insister sur les chiffres que nous a fournis très clairement le ministre des Finances et qui indiquent que nous dépensons plus de la moitié de notre revenu pour payer les frais de la dernière guerre. Tant que durera cette situation, il me semble que nous sommes parfaitement excusables de discuter toute mesure qui tendrait à une répétition de l'histoire du passé.

L'hon. M. EDWARDS: Quelle partie de ces dépenses l'honorable député éliminerait-il, ou bien quelle partie pourrait disparaître?

M. WOODSWORTH: Des dépenses de la guerre?

L'hon. M. EDWARDS: Oui.

M. WOODSWORTH: Je discuterai cela un peu plus tard. C'est une obligation qui nous est imposée maintenant. mais je conseille de prendre bien garde de ne rien faire qui puisse augmenter ce fardeau à l'avenir.

Il y a d'autres frais obligatoires et dettes publiques se chiffrant à 9.17 p. 100 de la dépense totale pour les services de l'Etat. Cela veut dire qu'au moins 60 p. 100 de la dépense globale du pays sont ce qu'on appelle les frais obligatoires, de sorte qu'à la Chambre nous n'avons le contrôle que sur moins de 40 p. 100 des dépenses. Et encore, une forte proportion de ces 40 p. 100 se résume à certaines dépenses statutaires de sorte qu'en somme, les débours sur lesquels le Parlement exerce un contrôle direct sont comparativement peu élevés.

Je n'ai pas l'intention d'énumérer tous les articles qu'a donnés le ministre des Finances; j'en signalerai cependant deux ou trois à titre d'exemples. Pour le service sanitaire de la population du pays, par exemple, nous déboursons .19 p. 100 de nos dépenses globales. Pour les institutions scientifiques, nous dépensons .29 p. 100. Pour le département du Travail, un ministère auquel je m'intéresse beaucoup, cela va de soi, je remarque que nous déboursons .36 p. 100. Ces départements très importants du service public sont d'une telle insignifiance aux yeux du parlement canadien que, si nous additionnons ces trois sommes, nous déboursons moins de 1 p. 100 de nos dépenses globales pour l'administration de ces trois services essentiels de l'avis de certains d'entre nous. Cependant, nous sommes à même d'effectuer certaines économies, semble-t-il, même dans les limites que j'ai indiquées. Nous admettons à l'unanimité que nous pourrions réaliser des économies considérables si nous entreprenions une coordination du service civil. Je désire citer une couple de phrases d'un article publié dans le *Citizen* d'Ottawa, le 26 janvier dernier qui nous fait toucher du doigt jusqu'à quel point il serait possible d'économiser de ce chef.

Voici les faits et considérations qu'expose l'article du *Citizen:*

1.—Que la Ligue de réforme du service civil aux Etats-Unis estime à 750 millions par année les pertes subies dans les divers départements du service public, soit 25 p. 100 du total des dépenses publiques.

2.—Qu'au Canada, nous subissons approximativement des pertes annuelles de 60 millions du fait de méthodes administratives relâchées, inefficaces et de l'absence de toute concurrence.

3.—Qu'en 1918, toutes les positions du service civil fédéral furent soustraites au patronage politique pour être adjugés après des examens au concours ou au mérite. Et à l'heure actuelle, 33½ p. 100 de ces situations sont retombées dans le domaine politique pour être adjugées aux favoris du pouvoir.

Quiconque désire un brillant avenir pour le Canada doit tirer la conclusion à mon humble avis qu'il ne faut pas que nous revenions encore une fois au régime du favoritisme politique. Je n'ai pas l'intention de discuter ce soir les faiblesses qui ont été mises au jour en ce qui regarde l'organisation de notre service civil. L'enquête qui se poursuit encore nous a révélé ces faiblesses; mais en tant que pays, par contre, nous ne pouvons nous payer le luxe de revenir au système du favoritisme politique. Nous devrions au contraire remettre aux mains d'une commission indépendante l'adjudication de tous ces emplois qui sont retombés sous la haute-main du Gouvernement. Les mêmes observations s'appliquent aux divers services des achats où il serait possible, c'est incontestable, d'économiser de fortes sommes qui sont maintenant gaspillées. L'adoption d'une pareille ligne de conduite contribuerait grandement à relever le moral du public en général.

Et si je tourne mes regards pour quelques instants du côté des recettes dans le bilan des affaires publiques, je constate que l'impôt sur le revenu n'a produit que 14.73 p. 100 du total de nos revenus ordinaires. Le projet de diminuer l'impôt sur le revenu a donné lieu à passablement de discussion ici depuis trois semaines. Or, nous n'avons pas tenu suffisamment compte, semble-t-il, que l'impôt sur le revenu ne constitue qu'un très faible pourcentage du total des taxes imposées à la population du Canada, soit moins de 15 p. 100. D'aucuns sont opposés à la perception de l'impôt sur le revenu sous prétexte que nous avons besoin de plus de capitaux pour faire des placements au pays. J'incline à croire toutefois que les gens qui soutiennent cette thèse n'ont pas porté une attention suffisante aux conditions fondamentales de notre système économique. Nos banques annoncent qu'elles ont de fortes sommes en disponibilité, à l'heure actuelle. Je ferai observer que ce qui nous manque le plus, ce ne sont pas des capitaux à placer, mais une plus grande puissance d'achat chez le peuple.

Je félicite le ministre des Finances d'avoir réduit l'impôt sur les faibles revenus. De plus, je le félicite d'avoir établi une distinction entre les revenus provenant du travail et ceux provenant de placements; cependant, je regrette beaucoup que l'on ait diminué la taxe sur les gros revenus. D'autre part, j'aimerais à voir augmenter la taxe sur ces gros revenus étant donné qu'ils fournissent des capitaux de plus en plus considérables pour placements, perpétuant et accentuant ainsi l'un des maux dont le peuple souffre de par le monde entier.

Certains honorables membres ont tourné en ridicule l'analyse de la situation économique qui fut faite, il y a quelques années, devant le comité de la banque et du commerce. L'honorable député de Fort-William (M. Manion) et le ministre des Finances lui-même ont fait de gorges chaudes de cette analyse dans le temps. Cependant, nombre d'économistes sérieux se font l'écho de certaines de ces opinions sur un ton de plus en plus élevé. Je désirerais que certains honorables membres, s'ils en ont le temps, lisent l'article suivant que l'*Atlantic Monthly* a publié dans son numéro du mois d'avril, car il donne sous une forme sommaire un raisonnement qui a été avancé dernièrement dans un ouvrage très important sur les bénéfices par Foster et Catchings. Je tiens à citer une couple d'extraits de cet ouvrage qui donnera une idée du raisonnement que l'on fait valoir. Pour ne citer qu'un exemple, l'article en question déclare:

> Les sociétés d'ingénieurs, sous la direction de Herbert Hoover, ont établi que nous sommes déjà outillés pour produire le double du volume de notre production actuelle.

C'est-à-dire qu'au lieu de vouloir immobiliser plus de capitaux dans les chemins de fer, les fabriques et autres machineries de production, nous avons déjà sur ce continent une puissance de rendement qui représente le double de ce que nous produisons actuellement. Alors, pourquoi, pourquoi augmenter nos placements? Comme l'article le démontre, la difficulté est celle-ci:

> Si la prospérité doit durer, ce que le peuple désire c'est d'avoir de l'argent pour payer les marchandises plutôt que de nouveaux moyens d'acquérir des marchandises pour lesquelles il ne pourra payer.

On nous dit et on nous répète à la Chambre que les ouvriers touchent des salaires de plus en plus élevés. L'auteur de l'article continue:

> Les recherches récentes de Paul H. Douglas, qui doivent être publiées sous peu, indiquent que le gain sur les salaires réels aux Etats-Unis, entre 1890 et 1919, n'atteint pas en moyenne la moitié de 1 p. 100 par an. Depuis une ou deux générations nous n'avons pas accompli pour le bien-être humain le progrès qui aurait dû résulter de notre avancement scientifique. Le progrès vers une plus grande production totale et vers la manière de vivre qui en résulterait se trouve retardé parce que le consommateur ne suit pas la marche de la production.

D'une manière plutôt humoristique, l'auteur de l'article intitulé: "Le Dilemme de l'épargne" expose la situation que nous envisageons:

> Dans quel gâchis sommes-nous! Nous travaillons de toutes nos forces pour empiler les choses dont nous avons besoin et nous devons ensuite nous arrêter parce que nous ne pouvons pas acheter ces choses et en jouir. Même si nous produisons beaucoup moins que nous ne pourrions produire, nous ne distribuons pas avantageusement ce que nous arrivons à produire. Nous condamnons les achats exagérés au moment même où l'industrie ralentit parce que nous n'achetons pas assez. Alors, quand les affaires sont mauvaises à cause du manque de consommateurs, nous imposons des taxes sur la consommation et, juste au moment où le commerce a le plus besoin de gens ayant des revenus à dépenser, nous diminuons ces revenus en réduisant les salaires et les dividendes. Nous célébrons à la fois la "semaine des acheteurs" et la "semaine de l'économie". En plaçant nos économies au lieu de les dépenser, nous nous privons aujourd'hui afin de produire davantage dans l'avenir, bien que nous ayons l'outillage voulu pour produire plus que ce que nous pouvons utiliser. Alors que des gens sont dans le besoin, nous nous efforçons d'envoyer plus et plus encore de notre richesse à l'étranger et nous ne voulons rien importer en retour. Les nations semblent du moins convaincues qu'il est meilleur de donner que de recevoir. C'est le monde à l'envers. On ne voit rien de plus paradoxal dans "Les Aventures d'Alice au Pays des Merveilles".

J'aimerais à reparler un moment de nos comptes publics. J'ai dit que l'impôt sur le revenu ne rapportait que 14.3 p. 100 de notre revenu total; mais nous comptons toucher 25.35 p. 100 avec les taxes d'accise, c'est-à-dire les taxes de vente, des timbres, et ainsi de suite; en outre de 33.80 p. 100 par nos droits de douane. Ce n'est donc pas la taxe sur le revenu qui est la plus forte ou qui pèse le plus lourdement sur le citoyen ordinaire. La grande majorité des gens à salaires ou de ceux qui touchent de faibles appointements ne payent pas de taxe sur le revenu. La taxe qui pèse sur le citoyen ordinaire est l'impôt indirect, comme la taxe sur les ventes et la taxe d'importation et celle-ci à elle seule, nous coûte 33.80 p. 100 du revenu total. La plus grande partie de nos taxes provient de cet impôt indirect.

Nous avons eu bien soin d'exempter de la taxe sur le revenu ceux qui ont des enfants; plus les enfants sont nombreux, moins la taxe est lourde. Mais quand il s'agit de la taxe indirecte, plus vous avez d'enfants, plus vous devez payer de taxe, parce que vous devez dépenser davantage pour la nourriture, les vêtements, le logement et ainsi de suite. Ce qui fait que ces taxes indirectes constituant le plus lourd fardeau imposé au peuple du pays, non seulement il n'existe pas d'exemption pour ceux dont le fardeau est le plus lourd, mais on impose un surplus de taxes à

ceux qui en sont déjà surchargés. Voilà ce que nous constatons en ce qui touche l'estimation de nos dépenses.

J'ai parlé de la manière dont nous pourrions économiser quelque chose du montant comparativement peu élevé des revenus que nous pouvons contrôler. Pour mieux faire saisir certaines questions soulevées en dehors du Parlement, mais auxquelles on prête ici peu d'attention, j'aimerais à citer un paragraphe d'un discours prononcé récemment par le docteur C. D. Howe, doyen de la faculté de sylviculture de l'université de Toronto, devant le club canadien. Le *Citizen* d'Ottawa le cite ainsi:

Au cours des soixante-quinze dernières années le feu a détruit près d'un million de milles carrés de forêts au Canada. Même auourd'hui, trois millions d'acres sont brûlés tous les ans; ce qui équivaut à une bande de terrain large d'un mille et s'étendant d'Halifax à Vancouver. Qu'importe qui est premier ministre quand nous gaspillons nos richesses forestières au taux de trois millions d'acres par année?

Voici le point que je veux développer: Nous perdons un temps énorme à discuter quelques sous de plus ou de moins dans la taxe sur le revenu alors que, pendant le même moment, les grandes questions économiques ne trouvent que peu de place dans nos débats. Je crois que M. Howe est parfaitement juste quand il demande:

"Qu'importe qui est premier ministre quand nous gaspillons nos richesses forestières au taux de trois millions d'acres par année?

Je ne ferai pas perdre le temps de la Chambre à discuter longuement le moyen par lequel nous avons dissipé beaucoup de nos richesses naturelles. Il y a quelques semaines il m'est tombé sous les yeux une conférence donnée en mars dernier devant le Canadian Institute of Mining and Metallurgy par M. C. M. Campbell, sur nos richesses nationales. Certains d'entre nous ont répété maintes fois que les richesses naturelles du pays étaient sans limites, mais les savants commencent à nous dire que nous nous sommes montrés trop optimistes sur ces questions; que notre sol commence à s'épuiser, que nos forêts diminuent rapidement et que nos mines ne sont pas aussi considérables que nous ne l'imaginions. Cela, d'après moi, devrait nous donner à réfléchir et au lieu de passer trois ou quatre semaines à discuter sur des questions, après tout, presque exclusivement d'ordre politique, nous, les représentants du peuple, devrions consacrer une bien plus grande partie de notre temps à étudier les moyens de conserver et d'utiliser comme il faut ces grandes ressources naturelles.

Je voudrais que mes honorables collègues lisent un petit ouvrage, intitulé "The Tragedy of Waste", par Stuart Chase, qui traite du gaspillage dû au manque de coordination dans l'administration de nos affaires industrielles sur ce continent. Je me rappelle avoir lu, il y a plusieurs années, un intéressant petit ouvrage de King C. Gillette, un homme d'affaires pratique qui avait l'habitude de juger les industries du point de vue de l'expert économiste. Ayant parcouru le domaine industriel, il se demandait si nous étions le moindrement organisés. Entre autres choses, il disait ceci:

Les experts estiment que les pertes causées à l'industrie par le manque d'organisation sont les suivantes: Confection pour hommes, 63.78 p. 100; construction, 53 p. 100; imprimerie, 57.61 p. 100; chaussure, 40.93 p. 100; métallurgie, 28.66 p. 100; textiles, 49.20 p. 100.

D'après lui, c'est une perte moyenne de 50 p. 100 attribuable au manque de coordination. A son avis, un individu, sous le régime de coordination qu'il préconise, pourrait produire assez en cinq ans pour se suffire pendant soixante-dix ans, quelle que soit sa prodigalité. Ce n'est pas là l'opinion d'un professeur d'université ou de quelque théoricien rêveur, mais bien celle d'un homme d'affaires pratique qui, après avoir examiné notre système industriel tel qu'il fonctionne aujourd'hui, prétend qu'il y a de grandes lacunes à combler, des chevauchements à éliminer et une coordination à établir nécessairement si l'on veut produire et distribuer économiquement et éviter le gaspillage qui se fait actuellement. Je prétends que si notre industrie est, dans une proportion de 50 p. 100, mal organisée, nous devrions prêter un peu plus d'attention à des recommandations de ce genre et nous occuper moins de protéger nos établissements industriels contre la concurrence de l'extérieur. J'ai déjà dit et je répète que, d'après moi, ni la protection, ni le libre-xchange ne résoudront nos problèmes actuels. Il faut se rendre à l'évidence et reconnaître franchement que l'on ne peut plus appliquer de nos jours les solutions qui autrefois ont pu être satisfaisantes, car, depuis quelques années, l'industrie s'est transformée.

Il y a une autre chose que je tiens à signaler à l'attention de la Chambre au sujet de notre état financier. J'ai parlé de l'estimation de nos dépenses et de nos recettes, faisant quelques commentaires dans chaque cas. Il y a aussi le bilan, si je peux l'appeler ainsi, que le ministre des Finances a présenté au Parlement. Le 31 mars 1925, notre dette nationale s'élevait à $2,417,437,685.59 et le ministre estime qu'elle diminuera cette année de $22,353,000. Cela paraît être une grosse somme et, comme l'ont fait remarquer certains membres de l'opposition, elle n'est qu'apparente, étant donné qu'on ne tient pas compte des chemins de fer nationaux. Personnelle-

ment, j'espère qu'avant longtemps, notre Gouvernement, dans la préparation de son bilan, inclura les chemins de fer nationaux dans les travaux publics. Mais, après tout, il faut se rappeler que cette diminution de 22 millions qu'on attend et qui paraît grosse, ne représente pas un centième de la dette, de sorte que si l'on tient compte des chemins de fer nationaux, nous ne payons même pas l'intérêt de notre dette, à plus forte raison ne la réduisons-nous pas. Voilà ce qu'il faut souligner. La plupart d'entre nous sont incapables de penser en millions ou en milliards, mais il y en a qui sont incapables d'établir les proportions et ce sont les proportions que je tâche de souligner. Donc, nominalement, nous réduisons la dette de moins d'un pour cent. Quoique ce soit mieux que les années précédentes, c'est quand même une très petie réduction et ne change aucunement le problème.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, il est assez difficile pour nous, qui appartenons aux groupes les moins importants, de savoir comment voter sur le budget, parce qu'il ne peut y avoir qu'un seul amendement. Nous sommes donc obligés de voter soit pour, soit contre l'amendement, et ensuite soit pour, soit contre la motion principale, car, en temps normal, nous n'avons aucun moyen d'exposer ce que doit être, d'après nous, la politique fiscale du pays. Il est possible et il est même vrai que le groupe travailliste est si peu nombreux que ce que nous pourrions proposer comme politique fiscale ne changerait pas grand'chose ici, ni ailleurs. Cependant, nous sommes ici pour exposer au Parlement notre politique et comme je ne peux pas proposer un amendement au budget, je tiens à faire consigner au hansard, comme je l'ai fait il y a deux ans, lorsque j'ai eu l'avantage de proposer un amendement, les opinions de ceux que nous, députés travaillistes, représentons dans cette Chambre. Pour ce qui est des impôts, nous sommes en faveur (a) de la suppression d'un régime fiscal qui encourage et préconise les mesures d'exception; (b) de l'abolition des impôts sur les articles de nécessité; (c) de l'impôt sur les biens-fonds et (d) après l'exemption des petits revenus, d'un lourd impôt progressif sur le revenu et les successions. Et le onzième article de notre programme préconise l'impôt sur le capital pour l'acquittement de la dette de guerre.

Je tiens à attirer l'attention du ministre des Finances (M. Robb) sur les deux dernières propositions. Je ne vois pas ce qui empêche, au pays, le gouvernement fédéral d'imposer des droits successoraux.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

M. EULER: L'honorable député ajouterait-il cet impôt aux droits successoraux que perçoivent déjà les provinces?

M. WOODSWORTH: Oui. Certaines provinces ont déjà un impôt sur le revenu que leurs citoyens acquittent en sus de la taxe fédérale, et je ne vois pas pour quelle raison nous n'aurions pas un impôt fédéral sur les successions. A ce sujet, je ferai remarquer que la répartiton des impôts est après tout une simple question d'entente et que les autorités provinciales et fédérales pourraient trancher entre elles. Je puis porté à croire que, sous certains rapports, le gouvernement fédéral s'est attribué d'avance la majeure partie des impôts au pays. Quoi qu'il en soit, je n'en suis pas là-dessus dans le moment; je veux plutôt parler des principes sur lesquels repose cette proposition relative aux droits successoraux. J'ai la conviction que nous sommes fondés à proposer qu'après l'exemption d'un certain montant, suffisant pour assurer, sur les fonds qu'il léguera, l'entretien des ayants droit immédiats d'un défunt, le reste de ses biens soit assujéti à un impôt élevé. Personnellement, j'irais même plus loin et j'en décréterais l'appropriation par l'état.

Un MEMBRE: Quelle serait la limite?

M. WOODSWORTH: Je ne saurais offrir d'avis au pied levé; je ne fais qu'exposer un principe d'application générale. Mais je proposerais l'exemption d'un montant suffisant pour permettre aux administrateurs de la succession d'un individu de prendre convenablement soin des ayants droit immédiats du défunt, de leur assurer les moyens de débuter dans la vie, après quoi l'Etat pourrait très bien prendre possession du reste. Après tout, lorsqu'il s'agit de la richesse financière, il ne faut pas oublier qu'elle diffère de la richesse proprement dite du pays. Plus je possède de cette dernière, mieux je m'en trouve, mais plus je possède de fortune, en dollars et en livres, plus le public en souffre, car à tout prendre, le dollar n'est qu'un bon donnant droit à certains services de la part du reste de la population. Si nous tolérons que ces bons soient transmis en grand nombre d'une génération à l'autre, il suit que le reste de la population, les descendants à venir de ce dernier groupe, se trouvent chargés d'une dette et doivent payer des services pour lesquels les héritiers de ces bons n'ont rien fait qui vaille. Telles sont les considérations qui s'imposent à notre attention.

J'irai même plus loin que cela. A propos de la dette de guerre, comme il a été proposé en maints pays, nous ne devrions pas nous borner à imposer le revenu, mais assujettir le principal à l'impôt. Au cours de sessions antérieures, j'ai attiré l'attention de la Chambre

sur ce que j'estimais une chose admise de tous les Canadiens. Pendant les hostilités, nous avons payé bien peu de chose sur notre dette de guerre; nous avons simplement contracté emprunt sur emprunt, remettant au lendemain de la guerre le règlement des comptes. Il en est résulté qu'un grand nombre de gens ont pu accumuler de grosses fortunes au cours de la guerre. Depuis cette dernière, nous avons émis plusieurs séries d'obligations non imposables, et nombreux sont ceux qui ont bénéficié indirectement de la guerre une fois celle-ci terminée. Et qu'en est-il résulté? La plus grande partie de notre dette n'est pas remboursable à des étrangers; s'il en était ainsi, on pourrait la considérer comme une dette internationale qu'il nous faudrait absolument acquitter. Mais la forte partie de cette dette, nous la devons à des gens qui habitent au Canada même, ce qui signifie ni plus ni moins que nous percevons ces recettes considérables de diverses sections du pays, de la masse de la population canadienne, et que nous les versons ensuite à un autre groupe de Canadiens qui, j'imagine, n'est pas bien nombreux. On perçoit de l'ensemble de la population canadienne plus d'une centaine de millions que l'on verse au groupe relativement peu nombreux de ceux qui possèdent nos obligations de guerre, dont plus de la moitié sont exemptes de l'impôt. Il m'arrive souvent de songer que notre situation, en qualité de députés de cette Chambre, n'est guère enviable ni bien digne, lorsque nous jouons en quelque sorte le rôle d'un grand percepteur qui arrache aux contribuables du pays, d'un océan à l'autre, tout ce qu'ils peuvent payer; qui les met à contribution non seulement directement mais indirectement sur tout ce qu'ils achètent; qui perçoit tous ces menus montants des diverses sections du pays afin, une fois la rentrée des fonds effectuée, de les remettre au petit nombre de ceux qui en réalité sont les maîtres. J'en suis à me demander si le projet présentement à l'étude par les banquiers internationaux s'écarterait sensiblement du régime actuel. Leur projet consiste à percevoir directement la dette au lieu de le faire par l'intermédiaire des divers gouvernements.

J'ignore si cela serait ou non faisable. Au bout du compte, le but est le même, que les dettes soient encaissées par l'intermédiaire du Gouvernement ou directement; cela signifie qu'un certain groupe de Canadiens paye tribut à un autre groupe de Canadiens et, en ce qui regarde les anciens soldats, je puis dire qu'ils payent comme le reste des citoyens et payent lourdement, par ces taxes, surtout par la taxe indirecte qui constitue une si grande partie de ce que nous pouvons encaisser.

Je ne voulais pas m'étendre longuement sur cet aspect du budget qui concerne le travail. Je puis dire, que, dans son entier, c'est un budget assez satisfaisant. Par le fait qu'il peut stimuler la prospérité générale et diminuer le chômage, il peut être avantageux pour les ouvriers. Mais, somme toute, il ne diminue pas beaucoup le fardeau que les ouvriers supportent actuellement.

Puisque tant de députés ont soulevé cette question au cours du débat, j'admettrai franchement que beaucoup d'ouvriers de l'Est du Canada appuient la protection et votent avec les conservateurs. C'est leur droit, mais je crois savoir en même temps que ces mêmes gens ne sont nullement en faveur de l'action politique du groupe ouvrier. Il en est au pays qui cherchent le progrès à la manière des Anglais plutôt qu'à celle des Américains. Un des députés de Toronto a parlé de M. Samuel Gompers en termes élogieux, disant que nous devrions suivre sa direction et ne pas entraîner le travail dans la sphère politique. Je puis dire que ceux d'entre nous qui ont une culture britannique n'entendent pas imiter la politique de M. Gompers ou de ceux qui ont accepté sa ligne de conduite. Nous nous proposons au contraire de suivre de très près l'exemple du parti ouvrier anglais.

L'autre jour, une énorme délégation venant d'un centre industriel de l'ouest de la province d'Ontario s'est présentée ici et l'on nous a dit que c'était la voix des ouvriers. Je me suis mêlé à cette foule et j'ai causé avec plusieurs individus. Cela m'a très intéressé de constater qu'ils avaient été soigneusement préparés par leurs patrons. J'ai été plutôt surpris de voir qu'ils avaient amené avec eux la police de leurs patrons afin de maintenir l'ordre parmi eux. Je tiens aussi à attirer l'attention sur le fait que, dans les usines représentées par ces délégués, il n'existe pas d'organisation ouvrière, ce qui fait que des gens qui ne sont pas assez puissants pour s'organiser eux-mêmes sont ceux qui ont été amenés ici, par leurs patrons pour présenter leur cause. Je ne doute pas qu'ils croyaient prendre part à une sainte croisade; je sais que c'était leur idée, mais je dois ajouter que ces hommes avaient prêté bien peu d'attention aux facteurs fondamentaux des problèmes qui les intéressent.

Le travail n'est après tout qu'un facteur dans le coût de production et les salaires n'ont qu'une relation très éloignée avec les services rendus par la main-d'œuvre. Avant de reprendre mon siège, j'aimerais répéter quelques chiffres cités dans un récent débat par l'honorable député de Macleod (M. Coote). Il a fait observer que la protection se montait à 35 p. 100, mais que les appointements et salaires ne formaient que 16½ p. 100; c'est-à-dire

que la protection accordée était plus que le double des appointements et salaires. Il dit:

En 1924 l'industrie des automobiles a payé $14,219,137 en appointements et salaires et la valeur de sa production a été de $88,000,000. Les appointements et salaires représentent conséquemment 16.1 p. 100 de la valeur des articles produits. La protection dont jouit cette industrie est de 35 p. 100 et l'augmentation sur le prix des Etats-Unis est aussi de 35 p. 100. En d'autres termes, le supplément de prix que nos fabricants d'automobiles exigent du peuple canadien à cause du tarif est deux fois le montant des appointements et salaires payés par cette industrie.

Pour compléter ces remarques, je désire citer quelques chiffres. Les livres de la compagnie Ford indiquent qu'en 1925 cette compagnie a payé $10,138,927 en appointements et salaires; le *Financial Post* du 12 février indique que les profits nets de cette compagnie ont été de $6,131,352. Il me semble, monsieur l'Orateur, que ces chiffres appuient parfaitement ce que je disais il y a un moment, c'est-à-dire que la main-d'œuvre constitue un seul facteur,—et dans ce cas un bien mince facteur,—dans les frais de production et, en outre, que les salaires payés n'ont que peu de rapports avec les services rendus.

A notre point de vue, le budget n'est aucunement tel que nous l'aurions voulu. En ce qui regarde les gens que nous représentons spécialement, il n'allège pas beaucoup leur fardeau et, néanmoins, je crois qu'on y trouve certaines réductions avantageuses pour le pays tout entier. Conséquemment, nous voterons en faveur du budget puisque nous ne pouvons pas proposer notre ligne de conduite au moyen d'un amendement.

On me permettra d'ajouter quelque considérations générales. Je suis d'avis qu'aujourd'hui nous, du groupe travailliste, ne représentons pas simplement des centaines ou des milliers de gens d'une catégorie sociale particulière, mais un nouveau principe dans la vie politique du pays, et c'est le principe de faire passer les droits des citoyens au-dessus des droits de la propriété. Autrefois, les programes politiques des anciens partis ont été tellement dominés par ce qu'on appelle ordinairement les intérêts financiers du pays que le citoyen ordinaire n'a pas eu grand'chance d'arriver au succès.

Je ne veux pas susciter une discussion générale là-dessus, mais j'aimerais à dire quelques mots au sujet de la métropole, où il se passe en ce moment des choses de nature à modifier le point de vue des gens, non seulement par toute la Grande-Bretagne, mais au Canada également. Je n'entends pas ce soir discuter le pour ou le contre de ce grand conflit ouvrier de l'heure actuelle en Angleterre, mais, étant donné que cette grève accapare l'attention de ce temps-ci et nous force à réfléchir, je profite de l'occasion pour m'arrêter un instant à un état de choses qui existe au Canada comme en Grande-Bretagne. Dans son numéro du 7 mai, l'un des journaux de la région, l'*Ottawa Journal,* dit, au cours d'un article de fond sur cette grève:

C'est avec raison qu'au Canada, les organisations ouvrières et agricoles refuseraient d'intervenir dans la grève de la Grande-Bretagne. Cette grève est exclusivement un conflit qui concerne l'Angleterre, et un conflit gros de conséquence.

Une excellente règle à suivre en pareil cas consiste à laisser aux gens de chaque pays le soin de décider eux-mêmes de leur sort et de la façon dont ils l'entendent.

Je dois féliciter l'*Ottawa Journal* d'avoir pris cette attitude. A mon avis, il est en effet curieux de voir que ce journal envisage les choses de cette façon. J'ai beaucoup hésité à soulever la question jusqu'au moment où j'ai vu certaines organisations conservatrices entrer en pourparlers avec M. Baldwin au sujet de sa ligne de conduite, et je m'aperçois que certains journaux ont la velléité d'imposer à nos propres citoyens l'attitude que ces derniers devraient prendre dans les circonstances. L'on peut, jusqu'à un certain point, conseiller au public de laisser aux gens d'Angleterre le soin de régler leurs difficultés comme ils l'entendent. C'est ce que j'ai voulu préconiser moi-même l'autre jour lors d'une discussion sur nos relations impériales, et il s'est trouvé des honorables députés pour me dire que cela provoquerait la désunion dans l'empire et, qu'en notre qualité de dominion, nous devions nous intéresser à tout ce qui visait à la prospérité de l'empire. De toute façon, que le gouvernement anglais règle lui-même ce conflit industriel, mais je le demande en toute franchise: que dites-vous lorsqu'il s'agit des marchands d'opium qui veulent imposer le trafic de cette drogue à la Chine? Que dites-vous lorsqu'il s'agit des propriétaires de mines de diamant qui cherchent à faire adopter certains régimes politiques dans le Sud-africain? Que dire de certains producteurs de coton qui veulent se faire attribuer des privilèges de la plus grande importance en Egypte? Que dire à propos de certaines grandes compagnies pétrolières qui cherchent à obtenir des concessions dans le Levant? Que pense-t-on de ce qui se passait il y a quelques années, alors que, certains concessionnaires cherchant à acquérir la prépondérance en Sibérie, nous sommes allés jusqu'à dépenser plusieurs millions pour intervenir? Je prétends que si nous entendons appliquer cette règle dans un domaine de la politique impériale, il convient de ne pas oublier qu'il en faut faire l'application à cette

même politique sur toute la ligne. Le lendemain, nous lisions dans un article de rédaction:

A notre avis, ce serait une grave erreur de voir dans cette grève générale de l'heure actuelle un conflit ouvrier ordinaire. C'est quelque chose de bien plus grave.

D'accord, mais qu'est-ce que c'est? En peu de mots, organisée comme elle l'est présentement, l'indutrie des charbonnages ne peut assurer à la fois des bénéfices aux patrons et un salaire convenable aux mineurs. Presque tous les journaux qui ont discuté la question reconnaissent qu'il en est ainsi. D'une part les propriétaires refusent de procéder à une réorganisation et ne veulent pas renoncer à leurs bénéfices, tandis que, de leur côté, les mineurs ne veulent pas consentir à un genre de vie inférieur et réclament la réorganisation de 'lindustrie. Je fais allusion à cette affaire simplement parce que la situation, en Grande-Bretagne, nous rappelle, de façon dramatique, la lutte qui se poursuit par tout l'univers ainsi que la divergence fondamentale d'opinions qui nous divise en ce pays lorsqu'il s'agit de nos propres finances.

Il y a quelques instants, un honorable député, qui n'est plus à son siège, me demandait ce qu'il faudrait faire de la dette publique? On doit supposer que la dette publique est une chose sacrée, à laquelle il ne faut pas toucher, même si elle doit être remboursée à des Canadiens. On la considère comme une chose à laquelle on ne saurait porter atteinte, et le service des intérêts constitue une première obligation. C'est contre cette manière de voir, monsieur l'Orateur, que je veux protester, en ce moment. Nous prétendons que les droits et les besoins de la masse du peuple de ce pays ont la priorité parmi les obligations imposées à l'industrie, et lorsqu'il y a conflit entre ces deux groupes, nous soutenons que les droits du peuple, hommes, femmes et enfants, doivent l'emporter, et c'est précisément ce principe général que je souhaiterais voir appliquer dans les exposés budgétaires de l'avenir.

M. MacLEAN (Prince): Dois-je entendre que l'honorable député serait en faveur de répudier le paiement des intérêts sur la dette publique?

M. WOODSWORTH: J'ai dit,—je ne sais si l'honorable député était ici il y a quelques instants,—que la plus grande partie de notre dette publique était remboursable à des Canadiens, et qu'à l'heure actuelle, pour faire face au paiement de cette dette et au service des intérêts, il nous fallait taxer les chefs de familles, c'est-à-dire un grand nombre de citoyens les moins bien partagés sous le rapport de la fortune, et leur faire débourser, par tous les moyens imaginables auxquels peut avoir recours le ministre des Finances, ces fonds que l'on passe ensuite à un petit nombre de ceux qui sont relativement riches. Prétendez-vous dire que, peu importe ce qui arrive, cette dette ne constitue pas une obligation de premier rang lorsqu'il s'agit des besoins de ces gens?

M. MacLEAN (Prince): Lorsque l'on avait besoin d'argent, il fallait absolument en trouver d'une source ou d'une autre afin de poursuivre la guerre, et les gens qui achetèrent des obligations de la victoire alors étaient de bonne foi. Le pays est tenu, à mon sens, de faire honneur à ses obligations vis-à-vis de ces gens.

M. WOODSWORTH: Je désire appeler l'attention de l'honorable député sur le fait qu'il fallait poursuivre la guerre; on avait besoin d'un grand nombre d'hommes pour poursuivre cette guerre; que fit le Gouvernement? Il envahit les maisons, s'empara des gens et leur commanda d'aller à la ligne de feu; je conclus donc que s'il est juste d'avoir la conscription des hommes, on peut tout aussi bien avoir la conscription de la richesse. Les hommes furent conscrits, mais non la richesse.

M. MacLEAN (Prince): Je partage l'avis de mon honorable ami à cet égard.

M. WOODSWORTH: Ou aurait dû décréter la conscription de la richesse; prétendriez-vous que nous n'avons pas le droit d'établir les impôts de façon à frapper lourdement ceux dont la richesse aurait dû être conscrite et ne l'a pas été?

M. MacLEAN (Prince): On aurait dû le faire alors.

M. WOODSWORTH: Prétendez-vous que nous devons refuser d'établir les impôts de façon à placer le fardeau sur les riches? Je voudrais prendre mon honorable ami pour un bon libéral. S'il l'était, il m'appuierait, je pense, sur ce point. En général, la majorité, libérale ou conservatrice, est portée à considérer la richesse comme sacrée; s'il n'y a pas assez d'argent pour payer les intérêts, les impôts se payent, que les hommes ou les femmes souffrent ou non. Je me contente de dire simplement que nous devons subvenir aux besoins des hommes, des femmes et des enfants d'abord. S'il reste de l'argent ensuite, nous pouvons voir à nos autres obligations.

M. WARD: N'est-il pas vrai que, lorsque la question fut discutée dans le Parlement, sir Robert Borden donna sa parole aux travaillistes et à d'autres au Canada que si on im-

posait la conscription des hommes au Canada on imposerait également la conscription de la richesse?

M. WOODSWORTH: Je ne suis pas prêt à dire si cette déclaration a été faite ou non. Je sais que l'impression générale était que ce ne seraient pas les pauvres gens qui porteraient le fardeau de la dette de guerre, cette dernière terminée. L'impression générale était aussi qu'après la guerre il y aurait reconstruction générale qui placerait la masse des gens sur un pied tout à fait différent.

Permettez-moi de citer cet autre passage de l'article que j'ai mentionné, car il exprime très bien, il me semble, le point de vue d'un grand nombre de gens dans ce pays. Relativement à la situation en Grande-Bretagne, il ajoute:

> Deux gouvernements fonctionnent à Londres en ce moment. L'un de ces gouvernements qui se tient actuellement sur la défensive est le ministère politique du premier ministre Stanley Baldwin, et l'autre est le conseil général représentant les ouvriers des industries du Congrès des Métiers.

L'écrivain, je crois, aurait dû faire un pas de plus. Il a omis le gouvernement le plus important de tous. Le troisième gouvernement est le gouvernement représentatif de la finance, celui des propriétaires fonciers et des banquiers qui, depuis des années, dominent dans une large mesure le gouvernement politique de la Grande-Bretagne. Cette domination reçoit un défi. Je ne dis pas que la méthode suivie dans ce défi soit la bonne, je n'exprime en ce moment aucune opinion sur ce point. Mais je dirai que, dans toute l'histoire de l'Angleterre, et depuis quelques années surtout, la finance exerce un contrôle si absolu qu'il s'est produit un déplacement de pouvoir qui a passé graduellement des anciens propriétaires féodaux à ceux qui contrôlent le système financier du pays. Et ces derniers ont, dans une large mesure, dirigé et dirigent encore aujourd'hui la politique du Parlement. Les travaillistes, grâce à un mouvement politique, au cours des dernières années, et aujourd'hui au moyen d'un mouvement industriel, entrepris à tort ou à raison, défient cette domination et déclarent au sujet des houillères de la métropole que si l'on ne peut payer des profits qu'en abaissant le mode de vie du peuple anglais, il est temps de changer les conditions; le mode de vie des gens doit être maintenu même s'il fallait pour cela réorganiser toute l'industrie minière du pays. C'est la cause de la lutte là-bas, et c'est là le point qu'il nous faut étudier dans ce pays.

Lorsque nous sommes en face d'un budget comme celui-ci et que l'on nous dit que nous exerçons un contrôle sur moins de 40 p. 100 de nos dépenses, que la grande proportion des impôts que nous prélevons sont des impôts indirects qui pèsent lourdement sur la masse du peuple, nous nous trouvons en face du même problème dans ce pays. Bien que les travaillistes et les cultivateurs ne soient pas encore fortement organisés, politiquement parlant, dans ce pays, nous jetons un défi à la domination des intérêts financiers du Canada.

Depuis de nombreuses années, les membres des anciens partis ont sans cesse défendu ici surtout les intérêts des manufacturiers, des grandes entreprises de transport et des grandes maisons de finance. Quand quelqu'un met en doute l'idéal de ces grands capitalistes, on le ridiculise, on dit qu'il prononce des paroles bizarres ou des discours académiques. J'affirme, au risque de déplaire à certains membres de la Chambre, qu'il se développe dans le public un sentiment semblable à celui que j'ai tenté de formuler ce soir; je suis sûr que, dans l'avenir, la masse du peuple cherchera de plus en plus à se renseigner sur la réorganisation ou, comme on disait immédiatement après la guerre, la "reconstruction" de notre système industriel et financier. Si, comme par le passé, seul un petit groupe continue à jouir de la prospérité dont il est fait si grand état dans le discours du Gouverneur général, tandis qu'un grand nombre de gens ignorent absolument l'avènement de cette prospérité, les institutions parlementaires qu'on disait suprêmes ne seront-elles pas sapées par la base? En définitive, dans un pays démocratique, le Parlement n'a le droit de gouverner qu'en autant qu'il représente les aspirations de la masse des habitants du pays.

M. W.-E. TUMMON (Hastings-Sud): Monsieur l'Orateur, comme je n'ai encore pris part à aucune discussion, on me permettra sans doute de prendre maintenant la parole. Je ne retarderai pas longtemps les travaux de la Chambre.

Puis-je résumer brièvement les événements récents relatifs au Gouvernement? Dans son discours prononcé à Richmond-Hill, le 7 septembre de l'an dernier, le premier ministre s'est plaint amèrement que, n'ayant qu'une minorité d'une voix, il ne pouvait gouverner efficacement et il a laissé entendre que, s'il n'obtenait pas une majorité suffisante, il se démettrait. Le pays a défait le premier ministre et huit de ses collègues du cabinet et réduit à 101 le nombre de ses partisans dans l'Assemblée. Il a diminué aussi le nombre des députés progressistes de 65 à 24. D'un autre côté, le nombre des membres conservateurs a été porté à 116, soit une augmentation de 69. Mais le Gouvernement ne s'est pas démis. Le premier ministre a dit ensuite qu'il allait convoquer le Parlement et laisser aux

représentants du peuple le soin de décider qui devait administrer les affaires du pays. Le premier ministre rédigea une déclaration en ce sens, laquelle fut publiée dans les journaux du 5 novembre dernier. On a convoqué le Parlement le 5 janvier, mais non pas dans cette intention. On l'a convoqué pour permettre au Gouvernement, dans le discours du trône, de présenter à la Chambre un programme au moyen duquel il espérait obtenir ici ce que le pays lui avait refusé le 29 octobre. Dans le discours du trône, le Gouvernement déclarait, entre autres choses:

—qu'afin de développer nos industries rien ne doit être négligé pour faire disparaître l'élément d'incertitude dans les amendements du tarif; que ceux-ci ne devraient être faits qu'après un examen sérieux de leur portée sur les industries naturelles ou manufacturières, et que toute demande d'augmentation ou de réduction devrait être soumise à une enquête puis faire l'objet d'un rapport préparé par un bureau possédant les qualifications requises et les pouvoirs d'aviser le ministère. Une commission consultative du tarif sera donc nommée bientôt.

C'était une partie du programme qui a valu au Gouvernement les suffrages nécessaires pour rester aux affaires. C'est pourquoi plusieurs ont été surpris d'entendre le ministre des Finances annoncer, dans son exposé budgétaire, le dégrèvement des droits imposés sur les automobiles, huit jours à peine après la nomination de la commission consultative du tarif. A mon sens, voici ce qui s'est produit: afin d'obtenir une majorité quand on a consulté l'Assemblée au sujet du discours du trône, le Gouvernement a annoncé une certaine chose; puis, après avoir obtenu cette majorité, il a fait autre chose. D'un autre côté, on a prétendu que mes amis les progressistes sont responsables du dégrèvement du tarif relatif aux automobiles. Il me semble alors qu'après avoir appuyé le Gouvernement à cause d'un certain programme politique, ils en ont réclamé un autre. Je ne me préoccupe pas de savoir qui est responsable de cet événement. Mais celui-ci se trouve en contradiction absolument avec cette phrase du discours du trône:

Afin de développer nos industries, rien ne doit être négligé pour faire disparaître l'élément d'incertitude dans les amendements du tarif.

Ainsi, au lieu de tendre à la disparition de l'incertitude, les agissements du Gouvernement ont aggravé l'élément d'incertitude existant. Je ne puis dire si l'industrie de l'automobile jouissait de trop de protection ou non. Je ne me crois pas compétent pour en juger. A mon sens, il importe peu, pour les manufacturiers d'automobiles, de fabriquer leurs voitures au Canada ou aux Etats-Unis. Si je ne me trompe, la plupart des usines canadiennes, sinon toutes, sont des succursales des entreprises américaines. Mais ce serait autrement important pour le Dominion s'il venait à perdre cette industrie, qui compte beaucoup pour les milliers d'ouvriers et leurs familles qu'elle fait vivre; et nombre d'entre eux croyaient bien qu'ils travaillaient dans une industrie légitime et que leur emploi était assuré. Ils ont probablement acheté une maison et ils ont assumé des obligations comparativement aussi lourdes pour eux que celles auxquelles avait à faire face la compagnie qui les avait à son service. Monsieur l'Orateur, tout en admettant qu'il peut surgir des difficultés, il me semble—avec toute la considération que mérite un usage très ancien —qu'il est mal et funeste de ne rien révéler du budget, de n'en rien dire tant qu'il n'est pas soumis à la Chambre, d'annoncer alors des modifications radicales comme celles dont j'ai parlé et entrant immédiatement en vigueur. Car il arrive que ces modifications sont de nature à décourager et à désorganiser une entreprise légitime, qu'elles jettent de l'inquiétude et de l'angoise dans l'âme de l'ouvrier qui se demande s'il conservera son emploi ou s'il pourra s'en trouver un autre. Nombreux au Canada sont ceux qui vivaient dans l'expectative de la nomination d'une commission du tarif qui, espéraient-ils, parviendrait à surmonter ces difficultés, mais ce leur fut une déception quand ils virent que le Gouvernement lui-même ne semblait pas avoir confiance dans sa commission. Ce que je reproche au Gouvernement, c'est que cette commission du tarif ayant été nommée avant le dépôt du budget, le Gouvernement ne s'en soit pas occupé et qu'il ait laissé passer la première occasion de remplir la promesse faite dans le discours du trône que...

...cette commission devra faire une étude scientifique du tarif douanier, des revenus qui en découlent et de l'effet qu'il produit sur l'agriculture et les autres industries.

Je n'ai qu'une remarque à faire au sujet de l'impôt sur le revenu et elle se rapporte à l'augmentation des exemptions qu'on projette. Je remarque qu'en discutant cet impôt on s'est servi de deux ou trois expressions. En premier lieu on a dit que l'exemption serait portée à $3,000 pour les hommes mariés; puis on a dit que cette exemption profiterait aux chefs de familles et encore qu'elle s'appliquerait aux maîtres de maison. En réfléchissant bien on découvrira que chacune de ces expressions à un sens différent. "Homme marié", cela peut vouloir dire simplement ce que cela exprime: marié, peut-être ne vivant pas avec sa femme, n'ayant pas de famille, pas de maison et rien autre chose, et l'on bénéficierait de l'expression. "Maître de maison", veut dire propriétaire et occupant d'une maison, mais "chef de famille" devrait signi-

fier le possesseur d'un foyer, où vivent sa femme ou sa ménagère, et ses enfants propres ou les enfants qu'il peut avoir adoptés. En qualité de chef de famille il se conformerait à toutes les exigences, et d'après moi cette catégorie devrait profiter de la nouvelle exemption. J'ai plus d'un exemple dans l'esprit, mais je me contenterai d'en citer un pour illustrer ma pensée. Un veuf avait un fils qui fut tué dans un accident et le fils laissa une veuve et trois enfants. La belle-fille tient la maison de son beau-père, qui pourvoit à l'existence de sa belle-fille et de ses petits-enfants, tout comme s'il s'agissait de ses propres enfants. Le beau-père devrait alors avoir droit à l'exemption. Selon moi l'exemption devrait être accordée au chef de famille tenant feu et lieu, ayant sa femme ou une femme qui tient sa maison et des enfants quels qu'ils soient, qu'il fait vivre.

Je viens d'une région qui, l'une des premières, s'adonna à l'industrie laitière au Canada, une région qui non seulement peut prétendre avoir été l'une des premières à se livrer à cette industrie, mais qui peut aussi réclamer l'un des premiers rangs dans l'industrie laitière au Canada, où chaque cultivateur s'occupe de cette industrie; il s'ensuit donc que nous nous intéressons vivement à tout ce qui touche à l'industrie laitière. Je veux parler brièvement des conventions commerciales conclues avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande. J'ai écouté parler l'honorable ministre des Finances (M. Robb), l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) et, si je ne me trompe, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Stewart), qui ont donné le prix du beurre au cours de l'hiver dans le but de démontrer qu'en dépit des conventions commerciales avec ces pays et du fait de l'entrée, durant cette période, de grosses quantités de beurre, le prix du beurre canadien est resté élevé. J'ai remarqué que les ministres s'étaient grandement, sinon entièrement, bornés dans leurs cotes à un seul marché Monsieur l'Orateur, je soutiens que le temps où la consommation domestique égale ou dépasse la production domestique, il ne faut pas juger du prix du beurre en général sur tous les marchés en se fondant sur les prix payés sur un seul marché ou à un seul endroit. Dans ma circonscription assez bien peuplée, ayant un territoire peut-être de trente milles de longueur et d'une largeur d'environ quinze ou seize milles, j'ai vu, au cours des mois d'hiver, les prix varier de 2c. et parfois de 10c. en divers endroits selon la situation existant dans chaque petit centre et selon qu'il y avait plus ou moins d'équilibre entre l'offre et la demande. J'ai également vu l'hiver dernier dans une petite localité une expédition de beurre étranger, et le résultat fut que le producteur vit aussitôt baisser les prix parce que le beurre étranger était offert à un prix moindre que celui du produit domestique.

Depuis des années, les départements de l'Agriculture du gouvernement fédéral et des provinces, exhortent le cultivateur adonné à l'industrie laitière à augmenter sa production. Je me rappelle fort bien qu'il y a plusieurs années l'honorable député de Huron-Sud (M. McMillan), qui siège parmi les ministériels, parcourait notre comté en qualité de conférencier du vieux Framers' Institute. L'un des sujets favoris de ces messieurs, à cette époque, c'était l'augmentation de la production laitière. Quiconque connaît le moindrement l'industrie laitière sait que quelques-uns des moyens pour obtenir ce résultat sont l'élimination des animaux inférieurs, de meilleurs soins, une meilleure nourriture et un meilleur aménagement des étables, mais que l'un des plus efficaces, c'est l'extension de la période de lactation.

Alors,—et je parle d'il y a quinze ou vingt ans,—l'industrie laitière se bornait presque entièrement à la production du fromage. Les fromageries commençaient leur fabrication vers le premier mai et la terminaient vers le 31 octobre. Après la fermeture de la fromagerie, la femme de l'agriculteur pouvait vendre, sur le marché local ou au magasin de campagne, une couple de barattes de beurre; elle en faisait ensuite la provision d'hiver de la famille, et l'on cessait la traite vers le premier décembre.

En faisant un retour en arrière, nous constatons qu'en 1900 l'Ontario ne produisait que 7,559,542 livres de beurre de beurrerie. Il y a dix-huit ans, il y avait moins d'une demi-douzaine de beurreries entre Toronto et la rivière Ottawa. A cette époque, le cultivateur était peu encouragé à augmenter la période de lactation, faute de pouvoir écouler son produit avec bénéfice. Je me rappelle l'expédition à Toronto, du premier bidon de lait de la région de Belleville, 20 milles à l'est de Toronto. Il fut expédié vers le premier novembre, après la fermeture de la fromagerie, à l'automne, et l'expéditeur était en quête d'un marché où il pût envoyer plus longtemps le lait de son troupeau. D'autres cultivateurs ont suivi la même idée. Durant des années, des milliers de bidons de lait ont été expédiés de cette région de Toronto, et les troupeaux qu'on avait cessé de traire vers le premier décembre ont continué de se traire, règle générale, jusque vers le milieu ou la fin de février.

Finalement, des beurreries ont fini par s'établir aux centres appropriés et elles ont fourni le débouché dont le cultivateur avait besoin pour prolonger la période de lactation de son troupeau. Aujourd'hui, dans cette même région entre Toronto à la rivière Ottawa, là où il n'existait autrefois que cinq ou six beurreries, il s'en exploite aujourd'hui soixante-quinze ou quatre-vingts et, suivant le service de l'industrie laitière et des entrepôts frigorifiques, la production du beurre de beurrerie dans l'Ontario, pour 1925 s'est élevé à 60 millions de livres, tandis que le Canada entier a produit cette année-là 180,663,783 livres de beurre de beurrerie dont il a exporté 26,646,435 livres. Cette statistique n'inclut pas le beurre de ferme et, au témoignage du service de l'industrie laitière et des entrepôts frigorifiques, il s'est fabriqué environ 100 millions de livres de beurre de ferme au Canada, l'an dernier. Cela fait un total d'environ 280 millions de livres de beurre dont nous n'avons exporté que 26 millions, ou, en d'autres termes, pour chaque livre de beurre exportée, nous en avons consommé onze au Canada, l'an dernier. Où sont les gens qui prétendent que le marché domestique n'est pas important?

Les hauts fonctionnaires du service de l'industrie laitière et des entrepôts frigorifiques nous disent:

> Il y a beaucoup lieu de continuer à augmenter la production des produits laitiers au Canada. Dans le monde, depuis quelques années, on demande de plus en plus le beurre et le fromage. Cette tendance est fort marquée en Grande-Bretagne où nos ventes de beurre ne représentent jusqu'ici qu'une goutte d'eau dans un baquet. Le beurre canadien n'est offert sur le marché que quelques mois par année, et nous aurions meilleur espoir d'obtenir des prix plus élevés, si nous pouvions produire durant l'année entière.

Il est manifeste que dans un pays comme le Canada, la production à cœur d'année n'est possible que dans l'industrie laitière d'hiver. L'industrie laitière d'hiver s'accroît sans cesse, comme je me suis efforcé de le démontrer, mais elle implique une production dans les conditions les plus difficiles et les plus coûteuses et elle a besoin de tout l'encouragement que le Gouvernement actuel ou tout autre gouvernement puisse lui donner. Cependant, en face de ces choses, le Gouvernement conclut avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande des traités qui permettent aux producteurs de beurre et d'autres produits laitiers des antipodes, produisant dans les circonstances les plus favorables, de venir concurrencer sur le marché canadien, chez eux, les producteurs canadiens qui produisent dans les circonstances les plus difficiles. Cela a créé et crée encore dans l'esprit du cultivateur adonné à l'industrie laitière la même incertitude et la même vacillation touchant son affaire que le Gouvernement a réussi à créer dans la vie commerciale et industrielle du pays. Selon moi, s'il est une chose dont le Canada ait besoin entre toutes, c'est une politique fiscale ferme, fixe, qui éliminera l'incertitude qui semble régner partout et rétablira la stabilité et la confiance au pays, une politique qui proclamera non seulement aux Canadiens mais aussi aux autres nations que le Canada pourvoira le plus possible aux besoins des Canadiens.

M. JOHN VALLANCE (Battleford-Sud): Monsieur l'Orateur, me permettrez-vous de me joindre aux autres pour féliciter le ministre des Finances (M. Robb) du magnifique budget qu'il a soumis à la Chambre? Je crois que la masse considère ce budget comme l'un des meilleurs depuis bien des années; un budget pour le peuple comme l'on dit généralement en Canada. L'on y trouve une diminution d'impôts qui sera, j'en suis convaincu, très bien accueillie par tout le Canada.

L'abolition de l'impôt du timbre sur le reçu est également très appréciée et l'exemption de plusieurs produits de la taxe de vente est un pas dans la bonne voie. Puis, le jour anniversaire de la Confédération nous revenons à la poste à 2c; et enfin, ce qui n'est pas le moindre bienfait, il y a la diminution de l'impôt sur le revenu. Je crois que cette dernière soulagera la grande masse du peuple. Je sais que dans ma circonscription les cultivateurs surtout, et c'est la majorité, s'en montrent très contents. Le cultivateur de l'Ouest, vous le savez sans doute, monsieur l'orateur, doit compter avec bien des difficultés: la sécheresse, la grêle, la rouille et la gelée. Ce sont là des complications indépendantes de sa volonté, qui le laissent sans revenu certaines années et par conséquent exempt de la taxe du venu; mais d'autre fois, comme l'an dernier par exemple, une abondante récolte et de bons prix, il lui faut naturellement la payer. J'ai toujours prétendu que l'impôt sur le revenu était le principal sujet de griefs des cultivateurs de l'Ouest, et que dans leur cas la taxe devrait s'appliquer au revenu moyen d'un certain nombre d'années. Des honorables députés de l'opposition s'adressant à notre groupe ont dit que tout en étant de toutes les provinces celle qui produit le plus proportionnellement à sa population, la Saskatchewan n'était pas celle qui payait le plus de taxes par tête. La réponse est bien simple: il n'y a pas de grosses fortunes en Saskatchewan, la richesse est répartie plus également.

Malgré les prophéties de malheur de l'opposition, les perspectives s'éclaircissent, et je crois que le cultivateur de l'Ouest est sur le point de se remettre sur farine. J'ai eu l'occasion

au cours de l'intersession de rencontrer l'un des inspecteurs d'une grande banque faisant affaire dans la région, lequel m'a dit qu'un homme suffisait au compte des prêts agricole cette année, alors qu'à la même époque, l'année dernière, il en fallait quatre. Naturellement, la récolte abondante et les prix élevés de l'année dernière sont la principale cause de ce changement, mais j'imagine que le fait pour les cultivateurs d'avoir maintenant leur mot à dire dans la vente de leur grain y est pour quelque chose aussi.

A propos de l'écoulement de nos produits, je désire mettre brièvement la Chambre au courant des opérations de la coopérative de blé. Je crois que la vente en commun et ordonnée, non seulement du blé mais des autres grains, nous rapportera beaucoup plus. L'on nous a reproché d'avoir organisé la vente en commun dans le but de faire hausser les prix, mais cela est tout à fait faux; la coopérative de vente a été constituée pour régulariser la vente du blé. Auparavant, le gros de notre grain était aux mains des spéculateurs trois mois après le battage, tandis que maintenant la vente est stable et continue. Le marché est ainsi maintenu ferme, et avec cela nous avons un système de payements échelonnés, payement initial suivi de trois versements espacés qui se font au moment où le cultivateur en a le plus besoin. N'importe quel banquier, société de prêts, ou agent de machines vous dira que ce système permet au cultivateur de s'acquitter de mieux en mieux de ses obligations. Depuis que je siège en cette Chambre j'ai entendu bien des paroles à propos de la protection à donner aux cultivateurs. Or, les cultivateurs de l'Ouest ne croient pas à la possibilité de protéger les producteurs de blé? Que voyons-nous au Sud, dans ce pays le plus protectionniste du monde? J'ai à la main un article intitulé: "Le sort du cultivateur", extrait de *The Nation* de New-York, et dont l'auteur est M. Smith W. Brookhart, sénateur de l'Iowa. Le sénateur appartient au bloc agraire et c'est l'un des plus capables parmi les progressistes américains. Voici ce qu'il dit:

"Ces cinq dernières années" commence-t-il par dire, "au delà d'un million de cultivateurs ont fait faillite et la valeur de la propriété agricole a diminué de vingt à vingt-cinq millions de dollars". Le sénateur parle des cultivateurs et de la propriété agricole aux Etats-Unis. Il y a bien des raisons de croire ses renseignements exacts. Les faillites de banque dans les états agricoles, la statistique de la dépopulation rurale et l'insistance des politiciens agriculteurs, à réclamer des mesures de soulagement pour l'agriculture sont autant de preuves que l'agriculture américaine est en baisse depuis quelques années.

En Canada, depuis cinq ans des milliers de cultivateurs se sont refaits financièrement, et la valeur des propriétés agricoles s'est accrue de millions.

Le sénateur Brookhart cite quelques faits pour expliquer cette différence. La cause de la situation de l'agriculture, écrit-il, provient en grande partie de la préférence accordée aux affaires dans la législation, au détriment de l'agriculture.

Les cultivateurs, dit-il, sont victimes d'une grave injustice en ce qui concerne les transports. Ils sont obligés de payer au chemin de fer le voiturage de leurs produits au marché. Lorsqu'ils achètent les marchandises dont ils ont besoin, les frais de transport sont inclus dans le prix. La même situation existe au Canada, mais les tarifs sur les produits agricoles sont beaucoup plus bas qu'aux Etats-Unis.

Une autre injustice notée par le sénateur Brookhart se trouve dans la loi relative au tarif. Les grandes industries manufacturières, protégées contre toute concurrence, fixent le prix de leur produit. D'un autre côté, le prix des produits agricoles est déterminé par ce que le cultivateur peut obtenir pour le surplus des marchandises qui peuvent être exportées. L'agriculteur en vendant ses produits souffre de la concurrence générale, sans en bénéficier quand il achète. Encore une fois, la situation est la même au Canada, mais les cultivateurs canadiens ne sont pas en butte à d'aussi sérieuses difficultés.

Le sénateur Brookhart suggère un remède à ce problème économique du cultivateur. Ses propositions sont moins intéressantes pour les Canadiens que la perspective que cette position difficile de l'agriculture peut faire émigrer au Canada nombre de cultivateurs américains du nord.

Ils peuvent acheter des terres à bien meilleur marché ici qu'aux Etats-Unis. Avec la même somme de travail ces terres produiront autant de boisseaux par acre qu'au Minnesota ou au Kansas, peut-être plus même, et la qualité du grain sera supérieure.

Il en coûte moins de l'acre ou par boisseau pour semer et récolter au Canada qu'aux Etats-Unis.

Notez bien ceci:

L'expédition du grain coûte meilleur marché ici. Les tarifs-marchandises sont moins élevés maintenant dans le Dominion et avec l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson les cultivateurs de l'Ouest auront les meilleures routes du centre de l'Amérique en Europe. Le seul obstacle qui empêche les cultivateurs de prendre la direction du nord sur ce continent est leur répulsion à émigrer une fois qu'ils sont établis.

Tel est l'ennui du cultivateur américain fortement protégé, et cependant les honorables députés voudraient protéger le producteur de grain de l'Ouest du Canada. Je me demande s'ils se rappellent le temps où ils étaient au pouvoir durant la guerre et la protection qu'ils ont accordée aux cultivateurs à cette époque. Est-ce pour protéger ceux-ci qu'ils ont fixé le prix du blé lorsqu'il a commencé à monter en 1917 et est-ce pour les protéger également après les hostilités, lors-

que ce prix s'est mis à baisser, qu'ils ont cessé d'en fixer le prix? Ce sont des questions que naturellement, se posent les cultivateurs sérieux.

Cela m'amène à une autre phase de l'agriculture sur laquelle je désire appeler l'attention de la Chambre, je veux dire l'industrie de l'élevage. Je dois féliciter l'honorable député de Marquette (M. Mullins) de la persévérance avec laquelle il a maintenu cette question devant la Chambre. Je ne crois pas qu'aucune industrie ait autant souffert depuis la guerre. Nous nous souvenons tous qu'en 1917 et 1918 on nous conseillait de nous livrer à l'industrie de l'élevage, vu que le crédit était facile et que les banquiers exhortaient les cultivateurs à emprunter de l'argent et à acheter des bestiaux. Plusieurs parmi nous l'avons fait. Nous avons acheté des vaches au prix de $100 à $150 en 1917, et, en 1920, ces prix étant descendus à $35 des milliers de cultivateurs ont été ruinés. Comme le sait n'importe quel agriculteur de cette Chambre ce sont des faits patents, et c'est en faveur de ces infortunés que j'élève la voix. Ce sont des débouchés dont nous avons surtout besoin, et c'est à ce sujet que je diffère quelque peu d'opinion avec l'honorable député de Marquette. J'ai ici un article de la *Farm and Ranch Review* du 10 décembre 1925. Si je me rappelle bien les paroles de l'honorable député de Marquette, dans les deux ou trois circonstances où nous avons parlé de l'industrie de l'élevage, il s'est montré quelque peu opposé à l'exportation aux Etats-Unis, et c'est sur ce point que je ne suis pas de son avis.

M. MULLINS: Puis-je poser une question?

M. VALLANCE: Certainement.

M. MULLINS: Je ne me suis jamais opposé, à la Chambre, à l'ouverture du marché américain pour le gros bétail, mais je n'ai jamais été en faveur de l'exportation aux Etats-Unis des jeunes bestiaux, et je n'ai pas changé d'opinion.

M. VALLANCE: Aucun membre de la Chambre ne connaît mieux que moi le marché anglais. J'ai vécu en Angleterre jusqu'à l'âge de vingt et un ans, et je sais quelle sorte de bétail veut l'éleveur de ce pays. Il y a plusieurs années que nous avons dans l'Ouest du Canada des milliers de bestiaux qu'il ne serait pas profitable d'exoédier même à Winnipeg, et il est presque impossible de trouver à vendre ces animaux en Angleterre. C'est Shakespeare, je crois, qui a dit:

There is a tide in the affairs of men,
Which, taken at the flood, leads on to fortune.

—

Les affaires humaines ont leurs marées qui, saisies au moment
Du flux, conduisent à la fortune.

Je pense que notre marée est maintenant arrivée, et il incombe au Gouvernement et au peuple de tout faire pour remédier à cette injustice et permettre l'exportation de notre bétail aux Etats-Unis. Cet article dit:

Le moment psychologique est venu, et nous pouvons nous adresser à Washington avec des arguments d'intérêt commercial personnel. Une énorme moisson de maïs a été récoltée dans le centre de l'Ouest cette année. Voici comment résume la situation Carter Field, dans le *New York Herald-Tribune*:

"Vu une récolte de maïs de 3,000,000,000 de boisseaux vendue au rabais sur un marché qui espérait une récolte de 2,500,000,000 de boisseaux, et, comme résultat, le prix du maïs de la ferme étant réduit à 50c. le boisseau, le président Coolidge a envoyé deux experts dans le centre de l'Ouest pour examiner comment sauver la situation."

Plus loin, l'article ajoute:

La principale difficulté est que les producteurs de maïs de ce pays ont amoncelé une récolte estimée à 3,000,000,000 de boisseaux, comparativement à une d'un peu moins de 2,500,000,000 de boisseaux l'an dernier. Cette augmentation de 20 p. 100 dans la production du maïs aurait un effet désastreux sur les prix, même en l'absence d'autres complications.

"Si vous ajoutez à ceci, comme on le fait remarquer, qu'il y a beaucoup moins d'éleveurs qu'on ne le prévoyait, il n'y a plus, par conséquent de bétail et de porcs, en nombre suffisant pour consommer ce surplus de maïs.

"Le troisième facteur qui contribue à la dépréciation de ce produit consiste dans le fait que les cultivateurs ne se sont jamais complètement relevés du marasme qui a suivi la période de la guerre. Résultat: leur état financier ne leur permet pas de garder leur récolte de maïs jusqu'à ce que le marché ordinaire devienne meilleur, mais ils sont forcés de le jeter sur le marché sans s'occuper du prix.

"Ainsi donc, le maïs qui d'après eux leur coûte 75c. le boisseau,—prix de revient,—se vend, sur la ferme, 50c. le boisseau.

On nous dit que l'une des difficultés que rencontre l'éleveur des Etats du Centre à se débarrasser de cette récolte si peu payante consiste dans le fait qu'il n'a pas assez de bétail sur sa ferme pour lui permettre de transformer ce maïs en viande de boucherie. Voici comment le *Kansas City Star* traite cette question:

"Plus de 80 p. 100 de la récolte de maïs est transformé en viande de boucherie, avant d'atteindre le marché. Le cultivateur qui a, sur sa ferme, beaucoup d'animaux, engraisse son bétail et ses porcs au maïs. Ainsi, peu importe le prix. Il ne vend pas son maïs comme tel, mais bien une fois transformé en viande de bœuf et de porc. S'il peut vendre cette marchan-

dise à un prix raisonnable, peu lui importe que la matière première qui est entrée dans sa production coûte peu. Ce qui ennuie un cultivateur c'est de vendre à bas prix, des animaux engraissés avec du maïs d'un prix élevé."

Le Canada est irrémédiablement condamné à l'exportation du bétail sur pied, et ce commerce ne saurait profiter sans le marché américain. Voici la vérité toute nue. Je vois aisément, monsieur l'Orateur, pourquoi l'honorable député de Marquette se refuse à favoriser l'exportation du bétail sur pied aux Etats-Unis. Ce qui vous divise, quelque peu, tous deux, c'est que je suis un éleveur, tandis qu'il est un engraisseur. Vers la fin de juillet et d'août, si nous avons un de ces étés secs si fréquents dans l'Ouest, les pâturages se font rares, nous sommes forcés de nous débarrasser d'une certaine portion de notre bétail. C'est alors que les hommes comme l'honorable député de Marquette entrent en scène sur le marché de Winnipeg et achètent les animaux à leur prix. Si j'étais chez moi je pourrais produire un chèque de $1 d'un commissionnaire de Winnipeg pour une tête de bétail. Ces messieurs ne paient même pas l'équivalent du prix du transport. Ils ne se contentent pas de payer notre bétail le prix qu'ils veulent sur le marché de Winnipeg, mais ils le gardent jusqu'à ce que nous commencions à expédier notre blé et avec notre blé, nous leur fournissons la nourriture qui leur permet de l'engraisser C'est même nous qui sommes forcés de payer le transport. Ce pays de l'Ouest constitue la plus belle contrée d'élevage sous le soleil. L'herbe qui croît là bas est la plus propre à préparer le bétail à l'engraissement. Tout ce qu'il nous faut ce sont des marchés plus nombreux et plus considérables et c'est ma conviction que le meilleur marché pour cette qualité de bétail est celui des Etats-Unis. Je soumets cette question, monsieur l'Orateur, à cette Chambre, et c'est mon espoir que, lorsque la résolution de l'honorable député de Macleod (M. Coote) sera discutée, demandant qu'un comité spéciale soit constitué pour s'enquérir de la situation de l'industrie de l'élevage dans ce pays, on n'oubliera pas les conditions que je viens de signaler.

On parle de protéger le cultivateur. J'aimerais à citer quelques chiffres qui démontrent comment, en réalité, le cultivateur américain se trouve protégé par le tarif de 42c. sur le blé. Durant l'année-récolte 1924-1925, un tarif de 42c. frappait le blé canadien entrant aux Etats-Unis. Cependant d'août 1924 à juillet 1925, le prix moyen du blé était plus élevé ici qu'aux Etats-Unis. Le prix moyen à Winnipeg durant cette période était de 1.685 et à Minneapolis de 1.675. Et, malgré cela, on vient vous dire que le tarif serait une protection pour le cultivateur. Les chiffres que je viens de citer démontrent que tout article de première nécessité dont il reste un surplus pour l'exportation ne saurait être protégé, puisque le prix en est fixé sur le marché mondial.

J'ai remarqué qu'un certain nombre d'honorables membres de la gauche représentant les provinces de l'Est nous ont donné le conseil, à nous gens de l'Ouest, d'abandonner la culture du blé. A titre d'exemple, je nommerai l'honorable député d'Algoma-Est (M Nicholson et son collègue de Toronto-Nord-Est (M. Baker). Monsieur l'Orateur, il y a vingt ans que je cultive le blé en Saskatchewan et, à l'instar de mon collègue de Willow-Bunch (M. Donelly). Je n'en ai jamais récolté lorsque je n'étais pas en mesure de le vendre. J'ai sous la main un état donnant les quantités de blé que nous avons exportées chaque année, depuis 1914, et ces chiffres font voir ce que l'Ouest Canadien est en mesure de produire:

Exercice	Prix moyen, blé Nord n° 1, à Fort-William (Année civile)	Exportations, pendant l'exercice en boisseaux.
1914..	1.001	120,426,579
1915..	1.282	71,913,385
1916..	1.381	157,745,469
1917..	2.202	189,643,846
1918..	2.223	150,392,037
1919..	2.371	41,808,897
1920..	2.511	77,978,037
1921..	1.649	129,215,157
1922..	1.235	136,489,238
1923..	1.084	215,074,566
1924..	1.274	256,870,237
1925..	1.643	191,764,537
1926..	1.459*	249,583,470

* Moyenne pour 3 mois.

M. WARD: Ces chiffres concernent exclusivement la province de la Saskatchewan?

M. VALLANCE: Je les ai obtenus du service fédéral de la Statistique l'autre jour et l'on m'a fourni par la même occasion le prix moyen du blé Nord n° 1, à Fort-William.

En 1926, le prix moyen pour les trois mois a été 1.459. En 1925-1926 nous avons mis sur le marché une de nos plus considérables récoltes et nous en avons reçu un prix équivalant à celui que nous avons touché pendant la guerre et bien supérieur à celui des années précédant la guerre. Je crois que l'un des plus

importants facteurs qui aient amené ce changement c'est le syndicat des producteurs de blé.

Je ne sais pas si j'aurais raison de discuter un ou deux points intéressant le tarif, mais je puis dire que lorsque la commission du tarif a fait le tour du pays, en 1920, l'Association des manufacturiers lui a présenté une pétition qui contenait ces mots:

Le moyen de connaître l'efficacité du système fiscal se trouve dans le progrès général du pays. Le moyen de pouvoir dire si, oui ou non, le Canada a accompli des progrès sous le régime d'une protection suffisante est d'étudier les statistiques et de constater combien le pays a progressé depuis 1878.

Faisons cela et nous allons peut-être démontrer que le pays se porte mieux quand il est ruiné par des tarifs abaissés que lorsqu'il était dorloté dans des prix élevés. Je vais citer quelques chiffres touchant le commerce total du Canada.

COMMERCE TOTAL DU CANADA

Exportations et importations

1878..	$ 119,791,879	Augmentation
1896..	221,675,704	$101,883,825
1911..	742,724,813	521,049,109
1914..	1,074,631,222	331,906,409
1922..	1,501,731,341	427,100,119
1925..	1,887,356,445	385,625,104

Les honorables députés peuvent remarquer que le commerce canadien progresse sous l'énergique administration d'affaires du gouvernement actuel. Ils observeront aussi que sous le régime de la politique national, en plein épanouissement et vierge encore comme il l'était de 1878 à 1896, le Canada est pour ainsi dire demeuré dans la même situation.

Le protectionniste juge du progrès par l'augmentation des exportations; c'est sa manière de le vérifier. Il veut restreindre les importations. Comme je l'ai entendu dire l'autre jour, le protectionniste est comme celui qui souffre du mal de mer: tout en sort mais rien n'y entre. Tentons cet essai. Voici les chiffres des exportations pris dans le rapport du commerce canadien pour l'année 1925:

Exportations du Canada

1878..	$ 79,154,678
1896..	116,314,543
1911..	290,000,210
1922..	753,927,009
1925..	1,081,361,643

Le gain le plus considérable de l'histoire du Canada, en trois ans, dans les exportations, s'est réalisé au cours des dernières années. De fait on peut douter qu'un pays aussi peu peuplé que le nôtre ait jamais au monde réalisé un tel progrès en si peu de temps. Une partie de ce changement est causée par les prix. Les libéraux ne sont pas portés à profiter d'un avantage injuste sous ce rapport. Néanmoins, nous pouvons indiquer la position plus clairement en comparant la situation du Canada avec celle des autres pays. J'ai ici une comparaison commerciale avec dix-neuf des principaux pays du monde et, avec la permission de la Chambre je vais la faire insérer au hansard.

ETAT COMPARATIF DU COMMERCE DES PRINCIPAUX PAYS DU MONDE

(Années 1913 et 1924)

Pays	Commerce extérieur (marchandises)				Augmentation (+) Diminution (−) 1923 comparé à 1913		Commerce par habitant			
	Importations nettes pour la consommation		Exportations (produits domestiques)				Importations		Exportations	
	1913	1924	1913	1924	Importations	Exportations	1913	1924	1913	1924
	$	$	$	$	%	%	$	$	$	$
Argentine	406,605,000	799,705,000	465,582,000	975,996,000	(+) 96·7	(+) 109·6	46·74	79·24	53·61	99·19
Australie	370,624,000	635,741,000	354,002,000	602,645,000	(+) 71·5	(+) 70·2	78·30	109·53	74·78	103·83
Belgique	894,865,000	826,554,000	701,475,000	653,095,000	(−) 7·6	(−) 6·9	118·07	108·67	92·55	85·87
Brézil	325,981,000	314,225,000	314,732,000	431,173,000	(−) 3·8	(+) 37·0	13·41	10·26	12·94	14·07
Indes	594,121,000	766,687,000	781,947,000	1,204,313,000	(+) 29·1	(+) 54·0	1·88	2·40	2·48	3·77
Canada	659,064,000	795,621,000	436,218,000	1,058,058,000	(+) 20·7	(+) 142·6	87·55	86·23	57·95	114·67
Danemark	208,349,000	367,419,000	170,811,000	329,892,000	(+) 76·3	(+) 93·1	75·08	109·61	61·55	98·41
France	1,625,317,000	2,134,250,000	1,327,882,000	2,204,531,000	(+) 31·3	(+) 66·0	41·04	54·43	33·53	56·23
Allemagne	2,563,331,000	2,174,144,000	2,402,967,000	1,554,954,000	(−) 15·2	(−) 35·3	38·62	36·32	36·22	25·98
Italie	703,608,000	851,098,000	484,746,000	629,193,000	(+) 20·9	(+) 29·8	20·28	21·92	13·97	16·20
Japon	363,257,000	1,007,358,000	313,054,000	738,628,000	(+) 177·3	(+) 135·6	6·94	17·23	5·99	12·63
Pays-Bas	1,575,036,000	914,451,000	1,239,368,000	642,508,000	(−) 41·9	(−) 47·3	256·35	128·13	201·71	89·25
Nouvelle-Zélande	104,101,000	214,287,000	102,123,000	229,298,000	(+) 105·8	(+) 124·6	98·89	158·72	97·01	169·85
Espagne	252,069,000	729,205,000	204,123,000	381,355,000	(+) 189·2	(+) 86·8	12·64	33·44	10·23	17·49
Suède	226,872,000	374,375,000	219,049,000	334,295,000	(+) 65·0	(+) 52·6	40·44	62·33	39·05	55·66
Suisse	370,525,000	478,402,000	265,645,000	381,981,000	(+) 29·1	(+) 43·8	97·99	122·95	70·25	98·17
Afrique du Sud	196,516,000	284,399,000	133,970,000	348,499,000	(+) 44·7	(+) 160·3	28·72	40·31	19·58	49·39
Royaume-Uni	3,207,951,000	5,094,441,000	2,556,234,000	3,555,282,000	(+) 58·8	(+) 39·1	69·68	114·26	55·52	79·74
Etats-Unis	1,756,863,000	3,552,494,000	2,448,284,000	4,542,727,000	(+) 102·2	(+) 85·5	18·10	31·63	25·23	40·45

Cela m'amène, monsieur l'Orateur, à un aspect fort intéressant de la question. On parle beaucoup de nos jours de l'exportation de nos produits à l'état brut. L'on imaginerait que le Canada est le seul pays au monde qui exporte la matière première. Mais arrêtons-nous un instant sur ce que font les Etats-Unis. Le bulletin du département du commerce des Etats-Unis nous donne les détails suivants sur les exportations de ce pays pour l'année 1924:

Matières premières	$1,302,452,932
Produits alimentaires à l'état brut	203,348,604
Produits alimentaires, partiellement ouvrés	561,801,130
Objets en partie ouvrés	595,636,779
Objets ouvrés	1,554,472,575

Les Etats-Unis exportent d'énormes quantités de coton à l'état brut, mais je n'ai jamais entendu dire que l'on y ait proposé d'imposer un droit d'exportation sur le coton brut. Et cependant, on a souvent proposé de ce côté-ci de la frontière, l'imposition d'un droit d'exportation sur le blé.

Monsieur l'Orateur, j'aimerais maintenant à dire quelques mots du droit sur les automobiles. J'ai déjà fait connaître ma manière de voir à cet égard dans une circonstance antérieure, lors de l'examen d'une résolution tendant à la diminution du droit. Mais j'ai reçu une lettre l'autre jour, et j'ai pensé que, s'il m'était donné de prendre la parole au cours du présent débat, j'en ferais part à la Chambre. Il existe encore dans l'Ouest canadien bon nombre de centres éloignés des voies ferrées, et la lettre en question nous fait voir à quelles difficultés les colons de ces districts sont en butte. Cette lettre est ainsi conçue:

La Big Gully Development Association vous présente ses salutations et a l'honneur de solliciter votre influence pour la construction d'un embranchement de chemin de fer entre le bras nord de la rivière Saskatchewan et le creek Big Gully.

Depuis près de vingt ans, un bon nombre d'entre nous s'emploient à l'expansion de ce district et à y établir des foyers, et nous sommes encore à plus de trente milles d'un chemin de fer, ce qui nous oblige à passer pour ainsi dire le tiers de nos heures de travail à parcourir les sentiers d'hiver.

Lorsque nous nous sommes établis ici, ce fut avec l'entente formelle qu'une ligne de voie ferrée serait construite bien avant ce jour.

A l'heure du jour où la plupart des citoyens ont fini leur travail quotidien, nous nous mettons en marche pour entreprendre, dans l'obscurité et par le froid qui caractérise l'Ouest, un trajet de vingt-cinq milles à l'aller et au retour, voyage qu'il faut faire pour en avoir une idée. Ces déplacements continuels sur des routes sans fin ne sont pas avantageux, ni pour nous-mêmes ni pour le pays, et deviennent de plus en plus désagréables à mesure que l'on avance en âge.

Nous sollicitons respectueusement votre influence auprès des autorités pour en obtenir qu'elles nous soulagent dans un avenir rapproché de cet état de choses à la fois onéreux et injuste.

C'est à la classe de gens à laquelle appartient l'auteur de cette lettre que je songe lorsqu'il est question du droit sur les automobiles. Je doute même qu'il y en ait parmi eux d'assez riches pour faire l'acquisition d'un automobile, mais s'ils pouvaient s'en procurer ce leur serait d'un immense avantage. Ils pourraient transporter leur blé par camions au lieu de se servir d'attelages pour parcourir de longues distances. On estime que l'on peut avantageusement exploiter une ferme à vingt-cinq milles de la voie ferrée avec l'aide d'un camion automobile. Un camion ordinaire d'une tonne de capacité peut faire vingt milles à l'heure, mais même si la vitesse n'était que de quinze milles, il rendrait de grands services à ceux qui habitent à des endroits aussi éloignés des centres d'expéditions que ceux dont je viens de parler. Les districts du genre de ceux que nous décrit cette lettre sont nombreux dans la Saskatchewan. Lorsque la discussion porte sur les droits qui frappent les automobiles, la plupart des députés de la Saskatchewan reportent leur pensée sur des gens ainsi situés plutôt que sur ceux qui vivent de cette industrie, surtout si l'on songe aux bénéfices énormes qu'elle rapporte aux fabricants.

Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps, mais pour terminer, je dirai ceci: Malgré toutes les déclarations pessimistes des honorables députés d'en face, les faits font voir que le Canada a prospéré sous le gouvernement actuel. Avec un budget comme celui qu'il a déposé le 15 avril dernier, et le programme législatif que l'on nous demande d'approuver, il n'y a pas l'ombre d'un doute que le Canada continuera de marcher de l'avant et que la prospérité dont il jouit ira s'accroissant.

M. HAY: Monsieur l'Orateur, je ne compte pas accaparer longuement les instants de la Chambre ce soir, mais j'estime qu'il m'incombe d'y aller de quelques observations sur le budget, et de dire quelques mots des problèmes dont la solution s'impose à l'heure actuelle au pays.

Dès le début, on me permettra de faire allusion au discours de l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth), qui nous a parlé de la députation qui s'est présentée au Gouvernement il y a quelques semaines relativement au dégrèvement des automobiles. L'honorable député a dit que cette députation ne représentait pas le travail syndiqué, et que de fait, pour me servir de son expression, la députation avait été organisée par les patrons des villes d'où venaient les délégués. J'ai tout lieu de croire que cette nombreuse députation représentait plus fidèlement le travail que l'honorable député ne le

représente lui-même. Ils représentaient les 25,000 ouvriers qu'emploient les établissements canadiens d'automobiles, et les 100,000 femmes et enfants qui comptent sur ces fabriques pour leur subsistance. A l'appui de mon dire, je vais donner lecture d'une lettre ouverte que, dans son numéro du 23 avril 1926, le *Labour Leader*, de Toronto, organe hebdomadaire officiel du Travail au Canada, adressait aux députés de la Chambre des communes et dont voici la substance:

Supplique aux membres de la Chambre des Communes Canada.

Le *Labour Leader*, au nom des ouvriers employés dans les usines canadiennes d'automobiles et autres établissements qui fabriquent des pièces et des accessoires, comprenant environ vingt-cinq mille hommes et cent mille femmes et enfants dont ils sont le gagne-pain, s'adresse à vous, qui représentez le peuple de ce grand pays pour vous prier instamment de soumettre la proposition, contenue dans le budget, qui se rapporte aux droits appliqués aux automobiles, à la commission tarifaire nouvellement créée, afin que les travailleurs intéressés puissent avoir l'occasion d'exposer leur point de vue. Messieurs, oubliez vos divergences politiques et tendez une main secourable à ses vaillants ouvriers.

Le *Labour Leader* publie un autre article dans le même sens; mais je m'abstiens d'en donner lecture à la Chambre pour le moment. C'est en présence d'articles comme celui-là, publiés dans l'organe officiel du parti ouvrier canadien, que notre collègue ose affirmer devant cette Assemblée que leurs auteurs ne représentent pas le travail syndiqué. J'ai quelques observations à faire à l'adresse de l'honorable député de Lisgar (M. Brown), à la suite des paroles qu'il a prononcées dans la discussion du budget. L'honorable membre a cherché à intimider quelques-uns de nos collègues pour le vote qu'ils sont appelés à émettre sur les projets budgétaires. En ce qui me concerne, je l'invite à parcourir ma circonscription en tous sens et à dire à mes électeurs tout ce qu'il jugera bon. Qu'il leur dénonce mon attitude et mon vote sur la question tarifaire. Mais il aura amplement de quoi s'occuper pour répondre aux demandes qui lui seront faites dans son propre district électoral.

L'honorable député de Brandon (M. Forke) a donné, il n'y a pas longtemps, une interview à un journaliste du *Star*, de Toronto. Je veux faire insérer dans le compte rendu les déclarations de l'honorable membre, afin que les électeurs de mon comté et ceux de l'Ouest en général connaissent l'attitude prise par l'honorable membre.

Après tout, dit M. Forke, les progressistes sont des libéraux qui agissent. Je crois que M. King est un libéral, et je veux dire par là un vrai libéral.

Il ajoute ensuite:

M. Forke a nié qu'il voulût forcer M. King à agir. Cela est inutile. La dure expérience nous a appris que le groupe progressiste ne peut se mouvoir d'une manière aussi indépendante qu'il le voudrait.

M. FORKE: Je rappellerai à notre collègue que j'ai publiquement, dans les journaux, nié avoir tenu ces propos. La presse n'a pas encore cru devoir répondre à ma rectification.

M. HAY: Je cite le compte rendu:

Il a ajouté. . .

Je ne sais si l'honorable membre repoussera la paternité des paroles qui vont suivre.

. . . qu'il ne compte pas voir revenir un seul candidat du Manitoba aux prochaines élections.

M. FORKE: J'ai démenti ce compte rendu plusieurs fois.

M. HAY: L'honorable membre a, dit-on, confessé que les progressistes ne pouvaient pas être aussi indépendants qu'ils le voudraient. Cette déclaration a fait le tour de la presse. S'il l'a faite, je ne doute point qu'elle ne lui vaille une déroute complète aux prochaines élections. Il nie avoir tenu ce propos.

M. FORKE: J'ai lancé un démenti public au *Toronto Telegram* qui a fait ce compte rendu.

M. HAY: Je parle de celui du *Star*.

M. FORKE: Je n'ai jamais donné l'interview en question. Je ne connais pas la déclaration publiée dans le *Star*. Je n'ai jamais parlé à un reporter du *Star*.

M. HAY: La citation est prise dans le *Star*. Je ne sais si vous voulez parler de cette feuille.

M. FORKE: Le *Star* doit avoir reproduit la fausse nouvelle du *Telegram*.

M. HAY: Je n'en garantis pas l'authenticité; mais si elle contient du vrai, les électeurs de Brandon en seront très surpris, car je sais que notre collègue a toujours affirmé dans l'Ouest sa complète indépendance et celle de son parti.

Avant d'abandonner ce sujet, je voudrais lire un extrait d'un article du *Manitoba Free Press*, paru le 23 avril dernier, sous le titre: *Les députés du Manitoba et la Protection.*

(Lisant): Au dernier scrutin le Manitoba a élu six députés conservateurs. A cause du sentiment traditionnel de la province à l'égard du régime protectionniste, on avait cru que, M. Meighen excepté, tous auraient retenu l'allure du coursier bleu de la protection.

Plus loin, on ajoute:

Une lecture attentive du Hansard démontrera que tous les conservateurs du Manitoba ont établi clairement leur position, sauf Thomas Hay, de Springfield, et T. G. Murphy, de Neepawa, qui jusqu'à présent ont bravement refusé de prendre la parole et sont les deux seules lumières laissées sous le boisseau du côté de l'opposition.

En réponse à cet article, je me contenterai de dire que je crois au principe de la protection. Je suis protectionniste et je crois que la protection est la seule politique qui rendra le Canada prospère. Pendant que la plupart des pays du monde aujourd'hui élèvent leurs tarifs et protègent leurs industries et leurs marchés, certains Canadiens sont les seuls à prêcher le libre-échange en face de ce qui se passe dans le reste de l'univers; je ne puis comprendre pourquoi on préconiserait cette doctrine lorsque partout ailleurs on prêche et pratique la protection. La *Free Press* n'a pas à s'inquiéter de mes opinions sur la question de protection. Je crois en une politique protectionniste et j'ai prêché cette politique sur toutes les tribunes de ma circonscription pendant la dernière campagne électorale. Je crois en une politique de protection qui d'abord protégera nos industries canadiennes, puis nos emplois et nos ressources naturelles; en une politique de protection pour nos cultivateurs afin de développer notre marché local.

Je désire mentionner un discours de l'honorable représentant de Rosetown (M. Evans) prononcé au cours du débat sur l'adresse en réponse au discours du trône. L'honorable député s'est déclaré libre-échangiste. M. Michael Clark se faisait autrefois l'apôtre du libre-échange dans ce pays; son manteau est tombé sur les épaules de l'honorable représentant de Rosetown. Cet honorable député est un réformateur, un réformateur dangereux, je crois, comme je le prouverai au cours de mes remarques. Certains honorables députés de l'extrême gauche rient, mais quand j'aurai terminé ils avoueront que j'ai absolument raison de parler ainsi. Cette remarque s'adresse à l'honorable représentant de Lisgar (M. Brown), à l'honorable représentant de Brandon (M. Forke), à l'honorable représentant de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth), à l'honorable représentant de Winnipeg-Nord (M. Heaps) et à l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail). Nous pouvons inclure tous ces honorables députés dans une même classe, je crois.

L'honorable représentant de Rosetown (M. Evans), parlant sur la question du tarif pendant le débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, déclara croire au libre-échange. Il déclarait de plus, alors, relativement à nos institutions industrielles, qu'elles avaient été établies en serres chaudes et qu'il faut les détruire. Conséquemment, je dis que l'honorable député est un destructeur, il tient de Carrie Nation, si je puis me permettre l'expression. Carrie Nation eut un grand succès aux Etats-Unis, il y a quelques années, comme réformatrice, réformatrice du genre destructeur. Elle avait coutume d'apparaître avec sa petite hache et de détruire tout ce qui se trouvait sur son passage. Quant à l'honorable représentant de Rosetown et aux autres que j'ai mentionnés, bien que leurs petits tomahaks soient assez bien cachés en ce moment, je crains que, si leurs idées prévalent, ils ne soient encore plus destructifs que la petite hache de Carrie Nation.

Je désire revenir sur un discours qu'a prononcé l'honorable représentant de Saint-Boniface (M. Howden), que je suis heureux de voir à son siège. C'était le premier discours de l'honorable député dans cette Chambre, et bien que ce fût un bel effort, je ne puis approuver,—et il doit en être ainsi pour un grand nombre d'honorables députés de la gauche,—les conclusions de mon honorable ami. Parlant du tarif, il déclara que si dans le cours de la nuit toutes les industries du Canada devaient disparaître, bien que ce fût un choc terrible pour le pays, ce dernier s'en tirerait bien avec le temps et les gens qu'employaient ces industries retourneraient à la terre et deviendraient producteur. Ce n'est pas ce qui s'est passé dans le pays au cours des quatre dernières années.

M. HOWDEN: Ce n'est pas là une déclaration exacte. J'ai dit que ceux qui trouvent un emploi dans les industries retourneraient probablement à la terre ou à d'autres endroits.

M. STEWART (Leeds): Aux Etats-Unis surtout.

M. HOWDEN: Oui.

M. HAY: A la terre. Ce n'est pas ce qui s'est produit au cours des quatre dernières années car nous avons vu que ceux qui trouvaient un emploi dans nos industries ont pris le chemin des Etats-Unis dès que nos industries furent forcées de fermer leurs portes à la suite de la politique du gouvernement actuel. L'honorable député a ajouté que les cultivateurs ne s'en trouveraient pas plus mal. Je ne veux pas que l'honorable député interprète mal mes paroles; c'est ce qu'il disait en somme, si les mots ne sont pas les mêmes. Il a dit que les cultivateurs continueraient à produire des récoltes et à vendre sur les marchés mondiaux. Cela est peut-être très vrai des producteurs de blé ou d'autres grains, car avec le blé de haute qualité que nous produisons au Canada, on a toujours réussi, jusqu'à présent, à le placer sur les marchés mondiaux. Mais le jour viendra bientôt où il ne sera peut-être pas possible de vendre tout notre blé sur les marchés européens, car d'autres pays augmentent rapidement leur production et nous fe-

ront concurrence sur ces marchés. Conséquemment, nous devons nous rendre compte de la valeur de notre marché local.

M. HOWDEN: L'honorable député ne sait-il pas qu'il y a toujours un marché pour un article supérieur?

M. HAY: La remarque de mon honorable ami peut s'appliquer aux producteurs de blé ou autres grains, mais il doit se rappeler que des centaines et des milliers de gens au Canada s'occupent d'autres genres de culture tels que la culture maraîchère, l'industrie laitière, l'aviculture et le reste.

M. HOWDEN: Mon honorable ami ne dirait-il pas que nos produits laitiers trouvent leur place sur les marchés mondiaux?

M. HAY: Une faible proportion. L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) a dit je pense relativement au beurre, que sur 275 millions de livres de beurre, 25 millions seulement trouvent un marché à l'étranger.

M. HOWDEN: Que fait-on du reste?

M. HAY: Je reviendrai sur ce point au cours de mes remarques. Comme je l'ai dit, bien que la déclaration de mon honorable ami puisse s'appliquer à ceux qui cultivent le blé, les autres personnes que j'ai mentionnées il y a un instant, les maraîchers, les jardiniers, les laitiers et les aviculteurs, doivent compter chaque jour sur le marché local. Ils portent leurs produits sur ce marché chaque jour, et si nous faisons quoi que ce soit pour détruire ce marché, nous ruinons pratiquement ces gens. Nos amis de la droite perdent de vue la valeur du marché domestique; ils oublient que ce marché est précieux.

M. HOWDEN: L'honorable député croit-il que le Canada en général y perdrait beaucoup si ces gens abandonnaient leur occupation?

M. HAY: Certainement. Je désire faire une autre prédiction et dire à l'honorable représentant de Saint-Boniface que, pendant l'intersession il n'ira pas dans la circonscription qu'il représente pour faire la même déclaration. S'il l'ose, je veux me trouver là pour l'entendre et juger de la réception qu'on lui fera.

M. HOWDEN: L'honorable député recevra certainement une invitation.

M. HAY: Je désire citer une lettre que m'a adressée un homme qui demeure juste en dehors de la circonscription de l'honorable représentant de Saint-Boniface. C'est un ancien de l'Ouest, un descendant de pionnier. Voici ce qu'il dit à ce sujet:

> Si vous avez l'occasion de prendre la parole devant l'Assemblée, n'oubliez pas que nos maraîchers ont besoin de protection surtout contre les primeurs qui viennent en grandes quantités des Etats-Unis; lorsque nos produits sont prêts pour le marché, les prix sont déjà réduits considérablement.

Puis il ajoute:

> C'est un membre de notre association qui gagna un prix à l'exposition royale à Toronto l'automne dernier avec sa collection de légumes.

C'est là une bonne note pour les maraîchers du Manitoba.

Les progressistes, en prêchant certaines théories politiques qu'ils préconisent depuis qu'ils ont formé un groupe dans cette Chambre, la politique du libre-échangisme, la réduction des droits sur les instruments aratoires ou sur les instruments de production, comme ils les appellent généralement, font à mon sens preuve de peu le clairvoyance. Ils sont sincères, je suppose, dans leurs croyances, et ils semblent croire que, si la politique qu'ils préconisent était mise en vigueur, ils seraient en mesure d'acheter des lieuses, des faucheuses, des charrues et autres instruments aratoires à meilleur marché quils ne le peuvent aujourd'hui. Ils me rappellent l'histoire que je lisais lorsque je fréquentait l'école; un chien traversait un ruisseau avec un os dans sa gueule; il voulut saisir l'ombre que lui semblait un autre os bien plus beau que le sien. Il perdit le premier et s'aperçut que l'autre n'existait pas. Les honorables députés me rappellent cette fable; ils sont prêts à courir après l'ombre et à courir le risque de perdre la réalité. Ils sont prêts vraiment, à sacrifier les autres industries dans le but de promouvoir leurs propres intérêts; il n'aperçoivent pas l'erreur que comporte une telle politique. Ce n'est pas là une politique nationale; ce n'est pas une politique qui devrait se recommander auprès des gens du pays. A mon sens, c'est une politique que le peuple canadien condamnera à la première occasion.

Je ne doute pas qu'en faisant son exposé budgétaire, le ministre des Finances n'ait pensé qu'il donnerait satisfaction au peuple en général. Cependant, il me semble que, quand on l'aura analysé et scruté, le budget ne plaira pas au public. Celui-ci n'en sera pas aussi enthousiaste que le Gouvernement le supposait évidemment. Ce budget ne plaira pas aux petites gens, c'est-à-dire aux ouvriers canadiens et il nuira à ceux qui ont de la fortune. Il fera verser à ces derniers un impôt sur le revenu plus considérable, ce qui ne me paraît pas regrettable, car je suis d'avis qu'aucun homme dont le revenu est de $5,000 à $10,000 n'hésitera à acquitter une part équitable d'impôt. Mais le budget n'apporte aucun soulagement appréciable au pauvre. Il ne diminuera pas beaucoup le fardeau de ce dernier. C'est pourquoi, le Gouvernement se trompe quand il l'appelle le "budget en faveur du pauvre".

On doit néanmoins reconnaître la sincérité de l'exposé du ministre des Finances. J'admire l'honnêteté dont il a fait preuve quand il a dit à la Chambre, au début de son discours, que s'il pouvait présenter un budget satisfaisant à son avis, ce qu'il a affirmé sans scrupule, c'est que la nature généreuse nous avait accordé une bonne moisson, l'an dernier. La prospérité dont nous jouissons aujourd'hui n'est pas due aux agissements du Gouvernement: elle ne tient qu'à la générosité de la nature à notre égard.

Au sujet de la prospérité qui existe maintenant, au dire du ministre, je prie celui-ci de lire une nouvelle parue dans l'*Ottawa Journal* il y a quelque temps. Il ne lui accordera sans doute aucune attention, à cause du journal où je la prends. Cet entrefilet a trait à la déclaration faite par un délégué ouvrier à une réunion tenue à Ottawa le 2 février, je crois, bien que la date n'en soit pas indiquée. Ce délégué a dit qu'à cette époque il y avait à Ottawa 6,000 chômeurs dont les familles étaient menacées de mourir de faim. Je prie le ministre des Finances de me dire quelle est l'utilité d'affirmer au pays que nous sommes prospères quand il existe un tel état de choses. Le ministre pourrait-il convaincre un seul de ces 6,000 hommes que la prospérité règne actuellement? Pourrait-il faire croire à un seul des centaines de mille ouvriers actuellement sans travail dans toutes les parties du Canada que le pays en général est prospère? J'affirme, sans mettre sa sincérité en doute, qu'il se trompe en disant que le Dominion est prospère. Je sais qu'une certaine prospérité existe dans certaines régions, en particulier parmi les jardiniers-maraîchers et les cultivateurs qui, au dire de mon honorable ami de Saint-Boniface, ne souffriraient pas de la perte du marché intérieur. Il est inutile de parler de prospérité étant donné l'état actuel des affaires. Je suis persuadé que nous sommes à la veille d'une ère de grands progrès, ère que nous connaîtrons si un gouvernement stable adopte une politique saine. Rien ne peut nous arrêter, si ce n'est une politique instable semblable à celle qui est maintenant en vigueur, laquelle détruit la confiance du public dans nos institutions et dans le gouvernement représentatif. Il se trouve dans cette enceinte des représentants du peuple qui promettent de stabiliser l'état des affaires, puis qui, sans avertissement, font des changements qui feront perdre leur emploi à des milliers d'hommes.

Examinons brièvement certaines paroles prononcées par le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) au cours de la discussion de la convention de commerce avec l'Australie et d'autres conventions conclues par le Gouvernement avec d'autres pays. Durant les pourparlers relatifs à la convention de commerce australienne, puis-je dire sans exagération, chaque province du Dominion a protesté contre la concurrence injuste qu'on imposerait à nos gens par cette convention et d'autres. Pour la gouverne du ministre de l'Agriculture, je vais lire une ou deux de ces protestations, car, à cette époque, il les a traitées avec beaucoup de légèreté. Voici une dépêche de Trois-Rivières (P.Q.), datée du 26 février 1926, au sujet de laquelle je désire dire quelques mots. Elle se lit:

> Frank Byrne, de Charlesbourg, premier vice-président de la Société des éleveurs de Québec, à la séance finale du trente-quatrième congrès de cette association, a demandé de protéger convenablement le beurre canadien contre la concurrence étrangère.
>
> "Si nous pouvions fabriquer chaque année quinze millions de livres de beurre de plus," dit-il, "nous pourrions les vendre, mais il se présente une difficulté. Certains pays étrangers menacent de vendre leur beurre chez nous. Nous devrions combattre les importations de beurre étranger aussi vigoureusement que les pays étrangers combattent les importations de notre beurre. On devrait imposer au Canada des droits aussi élevés que ceux de l'étranger, et j'espère que le Gouvernement y verra."

C'est là une des protestations que le ministre de l'Agriculture a reçu au cours de la discussion de ces conventions. Au sujet de cet article en particulier, je voudrais signaler que les gens réunis à cette convention de Trois-Rivières devaient représenter pour la plupart le parti conservateur, car on remarquera que les résolutions votées étaient un plaidoyer en faveur du tarif "brique pour brique" tant dénoncé par les honorable députés de la droite. C'est la politique douanière préconisée par le parti conservateur, en tant qu'il s'agit des produits agricoles canadiens, et c'est la politique en laquelle ces gens ont foi. Quand nos amis québecois de la droite essaient, avec les chiffres du vote du 29 octobre, de démontrer que dans tout le pays le vote fut à certains égards favorable au parti libéral, je tiens à lui dire que le vote de Québec a dû être en grand nombre favorable à la politique signalée dans cet article, la politique pronée par le parti conservateur en Canada. Il n'y a pas d'autres sens à donner à l'article dont je viens de donner lecture.

Il est venu d'autres protestations des provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta, et surtout de la Colombie-Anglaise. Au Manitoba également on a adopté un vœu dans le sens de celui adopté dans Québec. Il se lit comme suit:

> Que le conseil national d'industrie laitière nomme un comité pour prier avec instance le gouvernement fédéral de modifier la convention australienne.

Quand ces protestations arrivèrent de tous les points et de toutes les provinces du Dominion à peu près, le ministre de l'Agriculture offensa les intérêts laitiers par l'attitude qu'il

prit alors à l'égard de ces portestations; ses propos furent offensants pour les producteurs du Manitoba. Au moment où arrivaient ces protestations, le ministre de l'Agriculture déclairait que les producteurs adonnés à l'industrie laitière en Canada feraient de meilleures affaires si, au lieu de protester contre la convention australienne, ils s'appliquaient à améliorer la qualité de leur beurre. Monsieur l'Orateur, notre beurre est renommé pour sa qualité sur les marchés de l'univers, et quand le ministre parle ainsi, il traite injustement les fabricants canadiens.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je suis d'avis que mon honorable ami n'est pas juste. Il est certain que je ne me suis pas exprimé de cette façon. Mon honorable ami a-t-il ma déclaration?

M. HAY: Le ministre est allé plus loin encore, et il a amoindri la réputation des producteurs laitiers du pays.

L'hon. M. MOTHERWELL: Oh! non, mon honorable ami exagère.

M. HAY: Il est même allé jusqu'à décrier aussi la bonne vieille vache canadienne. Il a déclaré qu'il n'y avait que la vache laitière pour donner un bon lait, et que, pour soutenir victorieusement la concurrence, il fallait améliorer le rendement de la vache laitière canadienne. Selon moi—et je connais assez bien l'Agriculture et la race bovine—la bonne vieille vache laitière canadienne a depuis des années fait son devoir à l'égard de la population du Canada, mais je ne trouve pas que le ministre de l'Agriculture s'acquitte du sien vis-à-vis de la vache laitière canadienne.

L'hon. M. MOTHERWELL: L'honorable député sait-il quel est le rendement en lait de chaque vache du Canada?

M. HAY: Je dis que le ministre ne fait pas ce qu'il devrait faire pour la vache laitière canadienne, car il la livre à une injuste concurrence étrangère, concurrence qu'elle ne peut soutenir victorieusement. Au temps de l'année où votre troupeau est à l'étable, nourri de fourrage sec, il ne lui est pas possible de soutenir la concurrence de la vache laitière de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande, qui, à cette époque, broute du fourrage vert, alors que l'abondance de son lait est plus considérable que celle de la vache canadienne dans la même saison. Puisque le ministre parle d'améliorer la qualité du beurre canadien, je me permets de lui parler d'une lettre reçue du service du commerce extérieur, bureau des statistiques du Dominion, et datée du 10 février 1926. En réponse à une demande de renseignements faite à ce service au sujet de l'industrie laitière du Manitoba, j'ai reçu une lettre intitulée: "L'industrie laitière au Manitoba." Je me contenterai d'en lire un passage, pour ne pas trop retenir la Chambre:

Trois cent quinze wagons de beurre de beurrerie ont été expédiés de la province du Manitoba l'année dernière, soit un total de 126,000 boîtes de cinquante-six livres, représentant un montant global de 7,056,000 livres évaluées à $2,416,000. La plus grande partie de ce beurre a été expédiée directement au marché anglais au cours des mois d'été, alors que la production est considérable et quand le beurre est frais et dans le meilleur état. Le beurre du Manitoba a donné entière satisfaction sur le marché anglais.

Il ne s'agit là que du Manitoba, province qui ne fait que de débuter dans l'industrie laitière. Puis la lettre continue en disant que la plus grande partie de ce beurre a été expédiée en Angleterre au cours des mois d'été, quand la production est considérable et qu'il a donné satisfaction.

Il ressort de cette lettre que notre beurre canadien de beurrerie est fort renommé pour sa qualité sur les marchés mondiaux et, en conséquence, il messied, je crois, à un ministre de l'Agriculture, de déprécier sa qualité.

J'aimerais à faire une citation touchant la répercussion du traité avec l'Australie sur notre situation au point de vue du beurre. Je regrette que mes amis les progressistes aient quitté la Chambre. J'allais leur dire que, si les assertions attribuées à l'honorable député de Brandon, dans l'entrevue qu'il nie, sont véritables, ils ne peuvent plus s'appeler progressistes. A mon sens, la définition qu'on leur a appliquée et dont ils étaient fort offusqués voici quelques années, s'applique vraiment à eux, si l'honorable député de Brandon a tenu les propos qu'on lui prête; d'après cette définition, les progressistes ne sont qu'une aile délabrée du parti libéral.

Je donnerai maintenant une citation du *Scoop Shovel*, livraison d'avril 1926. Cette publication est l'organe officiel de la Coopérative des producteurs de blé du Manitoba et du syndicat de vente en commun du blé, et elle se publie à Winnipeg. Il dit:

Les prix des produits laitiers ont été fort rémunérateurs pour les producteurs depuis quelques mois, mais nous en arrivons au point où il faudra nous résigner à des prix plus bas, à cause des importations de beurre australien et néo-zélandais, dues dans une grande mesure au fait que le Gouvernement a assuré une situation plus favorable à ce beurre en concluant le traité avec l'Australie qui abaisse le droit contre l'entrée du beurre australien. Sans l'importation de ce beurre, nous eussions pu compter sur un marché ferme pour le mois d'avril au moins, ou jusqu'à la saison de production intense, alors que la production du beurre canadien dépasse la consommation.

Ayant pareille origine, cette opinion devrait avoir du poids auprès de l'honorable ministre de l'Agriculture. Il est évident, monsieur l'Orateur, qu'un pacte de famille quelconque existe entre le parti libéral et les progressistes. A cet égard, je rappelle à mes amis

les progressistes que, dans un discours à Selkirk, Manitoba, le ministre de l'Agriculture a déclaré que le plus grand obstacle au progrès du pays, c'est aujourd'hui le parti progressiste. J'ignore s'il niera ou non la chose, mais je suis convaincu qu'il a vraiment dit cela. Bien que, de toute évidence, il existe une certaine entente entre les deux groupes, une espèce d'alliance peu sainte, ils ne s'aiment pas, car je note qu'à une convention libérale tenue à Edmonton, dans la province de l'Alberta, l'autre jour, convention à laquelle assistaient des représentants de toute la province, un monsieur du nom de Shaw a été élu chef du parti libéral provincial. Je n'ai pas l'honneur de le connaître, mais on le tient sans doute en haute estime dans les conseils du parti libéral. Je crois qu'il a abandonné jadis le parti libéral auquel il appartenait, s'est joint aux progressistes et, après un certain temps, est revenu à ses anciennes amours. Son premier geste, après son élection au poste de chef du parti libéral en Alberta, a été une attaque contre les progressistes de l'Alberta et ceux du pays entier. Je tiens à consigner ses paroles aux Débats, car j'aurai l'occasion de les citer, si je retourne jamais devant mes électeurs. Un journal rapporte la chose comme suit:

A la séance de l'après-midi, Joseph-T. Shaw, le chef nouvellement élu, a dirigé une attaque contre le gouvernement progressiste de l'Alberta, l'appelant un gouvernement d'inaction.

C'est la description de l'attitude des progressistes, non seulement en Alberta, mais dans le Canada en général.

Je n'entends pas parler très longuement, monsieur l'Orateur, et je conclus. A mon avis, il n'y a pas de raison pour que le Canada ne soit pas aujourd'hui, je ne dirai pas un des pays les plus prospères au monde, mais le plus prospère. Vu ses immenses étendues de terres fertiles pour la culture, ses immenses forêts, ses riches pêcheries, ses vastes ressources naturelles inexploitées, ses grandes ressources pour produire la force hydroélectrique à bon marché, il n'y a pas de raison pour que le Canada ne soit pas le pays le plus prospère sur le globe. Mais c'est un fait qu'une politique vacillante et faible a sapé la confiance inspirée par le pays, et tant que nous n'aurons pas une politique saine et stable, nous ne pouvons espérer la prospérité générale que tout Canadien désire voir au pays. L'exploitation convenable de nos grandes ressources naturelles devrait faire de ce pays le plus riche au monde. On estime qu'environ 19 millions de c.v. d'énergie hydroélectrique peuvent être développés au Canada, et, je suis fier de le dire, là-dessus, 5 ou 6 millions dans le seul Manitoba. Avec l'aide d'une politique convenable, cette source d'énergie assurera la prospérité non seulement du Manitota, mais du Dominion entier. Il ne faut qu'une politique saine et appropriée pour développer nos grandes ressources naturelles et rendre le pays le plus grand et le plus prospère au monde. Pourquoi n'en viendrons-nous pas à cet heureux résultat? Je vous remercie, monsieur l'Orateur, ainsi que les membres de cette Chambre, de votre bienveillante attention.

M. HEENAN propose le renvoi de la suite du débat.

(Cette motion est adoptée.)

La séance est levée à onze heures vingt-deux minutes.

Mardi, 11 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE RAPPORT

M. MORIN (Saint-Hyacinthe-Rouville) propose que le premier rapport du comité des ordres permanents déposé aujourd'hui soit adopté.

(La motion est adoptée.)

LA COMMERCIAL MUTUAL FIRE INSURANCE COMPANY

M. MORIN (Saint-Hyacinthe-Rouville) propose:

Que soit adoptée la pétition de la Commercial Mutual Fire Insurance Company, de Saint-Hyacinthe, présentée ce jour, demandant une loi l'autorisant à faire par tout le Canada, des affaires d'assurance contre l'incendie et la foudre, et que le rapport du préposé aux pétitions sur icelle, soit déféré au comité des Ordres permanents, conformément aux prescriptions de l'article 88 du règlement.

(La motion est adoptée.)

PETITION DE JAMES McCUTCHEON COLEMAN

M. MORIN (Saint-Hyacinthe-Rouville) propose:

Que, conformément à la conclusion contenue dans le premier rapport du comité des Ordres permanents, la pétition de James McCutcheon Coleman, présentée le 5 mai, demandant une loi à l'effet de proroger le délai pour verser les droits sur certains brevets dus par lui, soit maintenant lue et reçue.

(La motion est adoptée.)

LA SANCTION ROYALE

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu la lettre suivante:

Ottawa, 10 mai 1926.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que le très hon. F. A. Anglin, en qualité de substitut de Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la

Chambre du Sénat, le mercredi, 12 courant, à 5 heures de l'après-midi, pour donner la sanction royale à certains projets de loi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. F. SLADEN,
Secrétaire du Gouverneur général.

A l'honorable l'Orateur de la
Chambre des communes, Ottawa.

LE DROIT ANTIDUMPING SUR LE BEURRE ET LES FRUITS AUSTRALIENS

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. G. R. BOIVIN (ministre des Douanes): Je voudrais répondre à une question posée hier à la Chambre par l'honorable député de Norfolk-Elgin (M. Stansell) touchant le droit antidumping sur le beurre et les conserves de fruits de l'Australie.

D'après les renseignements que je possède, le régime Pattersen a été inauguré en Australie le premier janvier 1926. En vertu de ce régime, une taxe d'un penny et demi par livre est prélevée sur tout le beurre fabriqué et sur le fonds ainsi constitué, une prime d'exportation de 3 pence par livre est payée sur le beurre exporté.

Il en résulte que le prix du produit consommé au pays est supérieur de 3 pence au prix régulier de l'article d'exportation à Londres, et tout le beurre exporté après cette date, en vertu de ce régime, tombe sous le coup d'un droit antidumping égal à 3 pence. soit 6c. par livre, pourvu, comme de raison, que ce montant ne dépasse pas 15 p. 100 du prix du produit destiné à la consommation domestique.

Quant aux conserves de fruits, il existe en fait une prime d'exportation indéterminée, jointe à un drawback ou remboursement à l'exportation sur le sucre entrant dans la fabrication des conserves de fruits. Le montant exact n'en a pas encore été établi, mais nous avons prévenu tous nos percepteurs et estimateurs que le département a reçu des renseignements touchant la prime d'exportation graduée accordée en Australie sur l'exportation des pêches et abricots, laquelle, semble-t-il, soumet les exportateurs de ces produits à un droit spécial ou antidumping, et instruction est donnée de n'accepter les déclarations que sous réserve de modification et de transmettre les factures au département.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demande si mon honorable ami peut nous dire la date à laquelle le droit antidumping de 6c. a été appliqué.

L'hon. M. BOIVIN: Je crois que toutes les factures de beurre exporté après le premier janvier ont été acceptées sous réserve de modification, et le droit antidumping de 6c., a été imposé depuis.

M. FRED DAVIS (Calgary-Est): Devons-nous comprendre que pour tout le beurre expédié à raison du paiement de 1c. par livre, le droit antidumping de 6c. sera appliqué?

L'hon. M. BOIVIN: Cela dépend de la date de l'expédition.

M. DAVIS: Prenons les expéditions faites depuis le premier janvier.

L'hon. M. BOIVIN: Il s'appliquera à tout le beurre qui a quitté l'Australie depuis le premier janvier et, dont les déclarations ont été acceptées sans réserve de modification.

L'EFFET DE LA GREVE EN ANGLETERRE SUR LE BLE CANADIEN

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. T. L. CHURCH (Toronto-Nord-Ouest): Je désire poser les questions suivantes au Gouvernement:

1. Quelles dispositions le Gouvernement prend-il pour protéger le blé canadien, vu la grève générale actuelle en Grande-Bretagne?

2. Vu qu'un cas d'urgence se présente, le Gouvernement accordera-t-il quelque mesure de protection à notre blé, soit en faisant les frais de sa mise sur le marché, soit en garantissant les prix d'une manière ou d'une autre?

3. Le Gouvernement a-t-il communiqué avec les banques ou avec l'Association des banquiers canadiens, pour venir en aide aux marchands de grain si la grève se prolonge indéfiniment, afin de sauvegarder les intérêts des producteurs de blé?

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami ferait mieux d'inscrire sa question au Feuilleton.

M. l'ORATEUR: La question est inscrite au Feuilleton.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR L'EXPOSE BUDGETAIRE

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb, l'invitant à se former en comité des voies et moyens, ainsi que sur l'amendement de l'honorable R. J. Manion.

M. PETER HEENAN (Kenora-Rainy-River): Monsieur l'Orateur, à titre de nouveau député, je n'avais pas l'intention de participer au débat, mais comme des orateurs ont fait plusieurs déclarations de nature à induire le public en erreur, en particulier relativement aux affaires d'Ontario, je crois de mon devoir de dire quelques mots à ce sujet.

Je commencerai, si l'on me le permet, par dire quelques mots au sujet du conflit qui menace actuellement l'Angleterre. Je suis certain d'être l'interprète de tous les honora-

bles députés en exprimant le vœu que l'atmosphère s'éclaicisse bientôt et qu'un meilleur esprit rapproche les adversaires. Je remarque en Canada certaines tendances à attribuer des arrières-pensées aux uns ou aux autres. Bien des gens de ce pays ont en Angleterre des parents ou des amis chers, et se croient en conséquence tenus d'exprimer leur opinion sur le conflit. Réflexion faite, toutefois, l'on admettra généralement que la discussion de cette question en Canada produira très peu de bien. Je suis sûr que c'est le désir de tous de ne rien faire de nature à retarder une solution honorable pour les deux éléments. Quelque grave que soit la situation, j'ai pleine confiance dans la compétence du peuple anglais pour la résoudre, et je souhaite vivement que toute expression d'opinion chez nous ne serve qu'à encourager un rapprochement d'où sortira un règlement juste et honorable pour les deux parties.

L'honorable député de Renfrew-Sud (M. Maloney) a prononcé hier ce que j'appellerai un joli petit discours.

Divers MEMBRES: Très bien, très bien.

M. HEENAN: Oui, un joli petit discours politique et je désire l'en féliciter. Il est malheureux cependant que l'honorable député se soit cru obligé d'exploiter les difficultés ouvrières en Nouvelle-Ecosse au point de vue politique, et, par conséquent, de les interpréter à faux. Je partage entièrement l'opinion de l'honorable député, à savoir que l'envoi de troupes en cette circonstance n'était pas nécessaire; mais puisqu'il en a été envoyé, l'honorable député devait rapporter les faits exactement. Il a dit, je crois, que ce Gouvernement avait envoyé la troupe en Nouvelle-Ecosse avec ordre de faire feu; ajoutant que, en conséquence, les soldats avaient eu recours à leurs armes et que le sang avait coulé. D'après mes renseignements, la troupe n'a pas fait le coup de feu en cette circonstance, et par conséquent il n'y a pas eu effusion de sang. Le premier ministre et le ministre de l'Intérieur ont tous deux expliqué à l'honorable député comment et par qui la troupe avait été appelée; je voudrais maintenant ajouter que la loi déclare explicitement que le devoir de requérir la troupe incombe au procureur général de chaque province. C'est la loi de la milice modifiée en 1924 qui régit ce cas, et voici ce que dit l'article 81:

Dans tous les cas où une émeute ou une violation de la paix se produit, où est appréhendée comme vraisemblablement imminente, le Procureur général ou le Procureur général suppléant, de la province dans laquelle est situé l'endroit où cette émeute ou cette violation de la paix se produit, où est appréhendée comme vraisemblablement imminente, peut, de sa propre initiative après avoir été notifié par un juge d'une cour supérieure, ou de comté ou de district ayant juridiction dans cet endroit, que les services de la milice active sont requis pour prêter main-forte aux autorités civiles, ordonner par un écrit adressé à l'officier de district commandant du district militaire dans lequel cet endroit est situé que la milice active ou cette partie de la milice active que l'officier commandant de district juge nécessaire, soit mise en activité pour prêter main-forte aux autorités civiles.

L'article suivant, 82, prescrit que, en cas d'absence, de maladie, ou d'impossibilité d'agir pour une autre raison, du commandant du district, l'officier faisant fonction de commandant appellera la milice active. L'officier commandant n'a pas de discrétion à exercer, il est obligé d'appeler la troupe lorsqu'il en est requis par le procureur général.

M. QUINN: Le gouvernement libéral de la Nouvelle-Ecosse n'a-t-il pas demandé au gouvernement libéral d'Ottawa d'envoyer la milice au Cap-Breton?

Divers VOIX: A l'ordre.

M. QUINN: Je crois que je n'enfreins pas le règlement. N'est-ce pas, monsieur l'Orateur?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT (l'honorable M. Marcil): L'honorable député peut poser une question si le député qui a la parole le permet.

M. QUINN: Je demande à l'honorable député si le procureur général du gouvernement libéral de la Nouvelle-Ecosse n'a pas adressé au gouvernement fédéral une requête demandant l'envoi de la milice, à la suite de laquelle requête, les troupes ont été envoyées à Sydney, Nouvelle-Ecosse, et il y a eu en conséquence effusion de sang.

M. HEENAN: Je croyais que l'honorable député m'écoutait.

M. QUINN: Oui, avec grande attention.

M. HEENAN: S'il avait écouté, je n'aurais pas été obligé de répéter. Toutefois, je pense que c'est une question raisonnable. Si le procureur général a adressé cette demande, c'est qu'il ne connaissait pas la loi.

M. QUINN: C'est un aveu.

M. HEENAN: Il n'avait qu'à demander des troupes au commandant du district, et non pas au gouvernement fédéral, et si le gouvernement libéral de la Nouvelle-Ecosse a demandé à celui du Dominion d'envoyer des troupes et que le gouvernement fédéral a fait droit à cette requête, je serais l'un des premiers à en blâmer le Gouvernement.

Une VOIX: Alors condamnez-le.

M. QUINN: C'est ce que j'ai dit.

M. HEENAN: Mais le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ne l'a pas fait, et il n'y

a rien qui le montre. Le procureur général—le procureur général libéral de la Nouvelle-Ecosse, si vous voulez—a demandé des troupes au commandant du district, et il a dit...

M. QUINN: L'honorable député ne peut se retrancher derrière la loi.

L'hon. M. MACDONALD: Puisque l'honorable député d'Halifax (M. Quinn) est si bien renseigné, qu'il me permette de lui dire que les troupes sont allées dans la Nouvelle-Ecosse à la demande du commandant du district, sans aucune intervention d'Ottawa. Nous n'avons rien su de la présence des troupes qu'après leur arrivée.

M. ARTHURS: Comment se pouvait-il que les troupes locales du district n° 2, celui de Toronto, fussent envoyées dans la Nouvelle-Ecosse sans l'intervention d'Ottawa?

L'hon. M. MACDONALD: Consultez la loi de 1924, et vous verrez que c'est ainsi que l'on a procédé.

M. HEENAN: Je ferai observer que ce n'est pas le ministre de la Défense nationale (M. Macdonald) qui prononce ce discours, et que je n'ai pas la moindre objection à ce que les honorables députés de la gauche me posent les questions qu'ils veulent.

M. QUINN: Je désire savoir si les troupes peuvent être envoyées dans n'importe quelle partie du Canada sans l'autorisation du ministère de la Défense nationale?

M. HEENAN: Oui, en vertu de la loi, mais je n'approuve pas cette loi; elle devrait être modifiée. Je vais prier le ministre de la Défense nationale de présenter un amendement tendant à ce que des troupes ne soient envoyées nulle part sans que le Gouvernement en assume la responsabilité. J'irai plus loin et je dirai que si l'appel des troupes a contribué en quoi que ce soit à la défaite du gouvernement libéral de la Nouvelle-Ecosse celui-ci n'a eu que ce qu'il méritait. Mais l'honorable député a ajouté que les troupes ont été appelées sous les armes, qu'elles ont reçu ordre de tirer, et qu'elles ont tiré et tué. Je ne connais aucun endroit où elles ont fait feu ou tué qui que ce soit; de sorte que, évidemment, elles n'ont pas obéi aux ordres. Lorsque l'honorable député a prononcé son discours, je crois qu'il n'était pas à la page. Il devait penser à la grève de Winnipeg de 1919, parce que je sais que les troupes ont été appelées dans cette ville, qu'elles s'y sont rendues et ont eu ordre de faire feu, qu'elles ont tiré et ont tué, et que le gouvernement conservateur, ou d'union, ce qui revient au même, en a été tenu responsable.

M. HEAPS: On nous a dit que les troupes avaient été envoyées à Winnipeg sans avoir été demandées par le gouvernement provincial.

M. HEENAN: Si je comprends bien, personne ne les avaient demandées.

M. HEAPS: Mon collègue sait-il qu'en 1919 les troupes sont allées à Winnipeg sans le consentement du gouvernement provincial? Je sais que ce Gouvernement a contribué à l'envoi des troupes dans cette ville.

L'hon. M. BOIVIN: Pas ce Gouvernement-ci.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député fait-il cette assertion en connaissance de cause? Je lui dirai qu'on ne s'est pas servi de troupes, durant la grève de Winnipeg. Il n'y a eu que quarante-neuf gendarmes à cheval, et c'est tout.

M. HEENAN: Si l'honorable député fait cette déclaration en connaissance de cause, pourquoi son parti s'est-il opposé à ce que les documents relatifs à cette affaire fussent déposés sur le bureau de la Chambre?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je corrige l'honorable député: les troupes n'ont pas été envoyées dans cette ville.

M. HEENAN: Je ne sais pas si c'étaient des soldats ou non; c'étaient des tuniques rouges qui ont tiré et tué.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quarante-neuf gendarmes à cheval.

M. HEENAN: Et ceux qui ont été tués ou blessés ne se souciaient guère que ce fussent des soldats ou des gendarmes. J'étais à Winnipeg alors.

M. QUINN: Ai-je la permission de poser une question?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT (l'hon. M. Marcil): Il faut le consentement de l'honorable député qui a la parole; cependant, je prierai les honorables membres de ne pas continuer la discussion sur ce ton-là.

M. QUINN: Ai-je la permission de poser une question?

M. HEENAN: Allez-y.

M. QUINN: L'honorable député sait-il que des mineurs ont été tués, il y a une couple d'années, au cours des émeutes qui se sont produites dans les charbonnages du Cap-Breton?

M. HEENAN: Si mon honorable ami se laisse aller aux réminiscences, je me souviens d'une émeute qui survint en Irlande alors que j'étais un tout petit garçon.

M. QUINN: Je parle d'événements qui se sont produits au Canada. Ne nous occupons pas de l'Irlande. Je suis un aussi bon irlandais que l'honorable député de Kenora (M. Heenan).

M. HEENAN: Je vous demande bien pardon; je n'avais pas du tout dans l'idée de faire une réponse mordante à la question de l'honorable député (M. Quinn); j'ai plutôt voulu répondre aux assertions de mon honorable ami de Renfrew-Nord (M. Malony), lequel a évoqué hier, des incidents qui se sont déroulés, il y a un an, en Nouvelle-Ecosse. J'étais à Winnipeg durant la grève de 1919. Je connais donc les incidents qui sont survenus à cette époque et je sais pertinemment qu'il n'y avait pas plus de nécessité d'envoyer des troupes là-bas en 1919 qu'en Nouvelle-Ecosse, l'année dernière. Je tente tout simplement d'étaler la véritable situation sous les yeux du public.

En ce qui regarde la grève de Winnipeg, le ministre du Travail de l'époque, n'eût eu qu'à faire preuve d'un peu de gros bon sens et l'effusion du sang eût été évitée. Au lieu de cela cependant, on décida d'expédier des troupes sur les lieux. C'était là une affaire préméditée. Mais, cela n'importe guère; de fait, si mes honorables amis de la gauche consentaient à laisser déposer les dossiers ici, en se rendrait compte qu'il s'agit d'un coup monté. Nous étions en pleine démobilisation à cette époque. Or, les autorités trièrent sur le volet des vétérans qui étaient prêts à suivre aveuglement les ordres donnés et on les expédia à Winnipeg; on prit bien garde de n'envoyer là-bas que ceux dont on était sûr et voilà pourquoi je dis que toute la responsabilité retombe sur le gouvernement de l'époque.

Maintenant, je désire féliciter le ministre des Finances au sujet de l'exposé budgétaire qu'il a prononcé le mois dernier et je le fais en toute sincérité, car je considère que n'importe quel gouvernement aurait raison d'être fier de pouvoir annoncer au pays que le bilan de la dernière année, se solde par un surplus de 22 millions. J'ai observé que les honorables membres de la gauche, dans leurs discours, ont fait valoir différentes excuses afin d'enlever au Gouvernement le mérite d'avoir obtenu un excédent aussi considérable des revenus sur les dépenses. Or, j'en songé assez souvent que c'est bien dommage que des hommes publics, qui aspirent à devenir des hommes d'Etat, se laissent tellement aveugler par l'esprit de parti qu'ils ne puissent même rendre justice à qui justice est due.

L'honorable député de Wellington-Sud (l'hon. M. Guthrie), dans l'effort qu'il a tenté l'autre jour afin de refroidir quelque peu l'enthousiasme soulevé par l'annonce de ce surplus considérable, a comparé la situation financière du Dominion avec celle de la province d'Ontario. Il a déclaré que, si le bilan du ministre des Finances (l'hon. M. Robb) est satisfaisant jusqu'à un certain point, le Gouvernement n'en doit pas réclamer tout le mérite; c'est la Providence que nous devons remercier de nous avoir donné une abondante récolte. Par contre et tout d'une haleine pour ainsi dire, mon honorable ami a célébré l'excellente situation financière dans laquelle se trouve la province d'Ontario tout en admettant que cette province a également bénéficié d'une excellente récolte et que la Providence ne lui a pas ménagé ses faveurs, il a rendu hommage aux experts financiers du gouvernement conservateur de l'Ontario. Voici les paroles de l'honorable député de Wellington-Sud en traitant de la question de la réduction des dépenses:

> Pourtant, je crois que le suprême désir du contribuable canadien à l'heure actuelle c'est de voir fléchir la dépense dans l'administration nationale. C'est le vœu prédominant dans la province d'Ontario que l'économie soit pratiquée jusqu'à l'extrême limite. Cette insistance se manifeste dans la législature de la province et il fait plaisir de constater que le gouvernement provincial a remis ses finances sur un pied qui permettra à l'Ontario de retrouver bientôt sa stabilité financière.

J'ai siégé dans l'Assemblée législative de l'Ontario pendant six ans; j'ai remis mon mandat à la veille des dernières élections fédérales. Or, mon siège est encore vacant; le gouvernement provincial, c'est évident, considère que le nord de l'Ontario n'a pas besoin d'être représenté à la législature. J'avais pensé qu'il tenterait au moins de faire élire un de ses adhérents dans cette circonscription, car un conservateur, cela vaut encore mieux que rien. Or, étant donné que je m'intéresse à la situation financière de ma province, je me suis procuré un exemplaire des comptes publics et voici ce que je constate: A l'expiration de l'année 1922,—c'est là la dernière année complète du régime Drury,—la dette totale de la province s'élevait à $240,506,176. D'autre part, à l'expiration de l'année 1925,—c'est-à-dire après trois années du régime conservateur économe que l'on vante tant,—la dette totale est montée à $324,922,473, soit une augmentation de $84,416,297.

M. STEWART (Leeds): Sur cette somme, combien doit être mis au débit des développements du système de la commission hydro-électrique?

M. HEENAN: Ces chiffres ne concernent que les dépenses ordinaires. L'argument que le gouvernement d'Ontario présente dans le

but de tromper le peuple, c'est qu'une partie de cet argent a été dépensé pour l'hydroélectrique qui rapporte des revenus. Après la retraite de Drury, le gouvernement conservateur d'Ontario, au cours des trois dernières années, ajoutait pour ainsi dire 67 millions à la dette de la province. Cette somme ne comprend pas un sou pour l'hydroélectrique ou tout autre placement rapportant des revenus. Je me demande si c'est de cette manière que l'honorable député de Wellington-Sud voudrait voir le gouvernement administrer les finances du pays.

M. KAISER: Quelle partie de cette somme représente des obligations souscrites par Drury?

M. HEENAN: Au cours des trois dernières années, quand le gouvernement conservateur détenait le pouvoir, la dette publique s'est augmentée de 67 millions et il en porte la responsabilité. Je n'essaye pas d'abriter Drury ou son gouvernement pour ce qu'il peut avoir fait.

Un MEMBRE: Ou Peter Smith.

M. HEENAN: Il existe beaucoup de Peter Smiths, seulement on ne les a pas pincés. L'honorable député de Wellington-Sud prétend que toute la province d'Ontario demande la réalisation d'économies. Voyons comment ce gouvernement conservateur a répondu à l'appel en faveur de l'économie. En 1922, le gouvernement Drury a dépensé 37 millions; en 1925, pour répondre à la demande d'économie, le gouvernement Ferguson en a dépensé 51. Je le répète, est-ce de cette façon que l'honorable député de Wellington-Sud voudrait voir le gouvernement fédéral réaliser des économies; c'est-à-dire en continuant d'augmenter les dépenses nonobstant une augmentation de la dette publique. Le gouvernement Ferguson a reçu du peuple, l'an dernier, 6 millions de plus qu'en 1924 et 12 millions et demi de plus qu'en 1923 et, cependant, il nous montre un déficit de 5 millions. Je le répète encore, est-ce ainsi que l'honorable député de Wellington-Sud voudrait voir le gouvernement administrer les finances du pays? Pour établir une comparaison avec le régime Drury, parce que je remarque que le trésorier provincial a, pendant tout son discours, établi une comparaison avec l'année terrible du régime Drury, comme il l'appelle, j'aimerais à faire observer que si, l'année dernière, le gouvernement tory d'Ontario n'avait encaissé que le montant encaissé par le gouvernement Drury en 1923 et dépensé comme il l'a fait en 1925, il aurait un déficit de 17 millions et demi au lieu de 5 millions.

M. NICHOLSON: Puisque mon honorable ami discute la politique provinciale et non la fédérale, quel a été le déficit pendant la dernière année de ce régime Drury?

M. HEENAN: Mon honorable ami m'a fait plaisir en me posant cette question, car j'aurais pu l'oublier. En ce qui touche la discussion de la politique provinciale je réponds à un des amis de mon honorable collègue qui a tenté de faire croire au pays que les finances d'Ontario sont prospères et que le gouvernement fédéral devrait suivre cet exemple. Les honorables députés se souviennent que les élections provinciales ont eu lieu en juin 1923 et que le gouvernement a changé en juillet. Le gouvernement Drury a beaucoup dépensé cette année-là, mais mes honorables collègues doivent admettre que le gouvernement tory, non seulement a tenu les livres, mais les a arrangés de manière que cette année soit aussi terrible qu'il était possible de la faire. Il a payé tout ce qu'il a trouvé à payer et conseillé à tous d'envoyer leurs factures en disant: "Tout va bien, venez vous faire payer." D'un autre côté on sait qu'il a encouragé des gens qui devaient des fonds au gouvernement à déférer leurs paiements jusqu'à la fin de l'année financière, une fois les comptes fermés. C'est en cuisinant la comptabilité de cette façon que le gouvernement conservateur d'Ontario a pu montrer que le gouvernement Drury avait un déficit d'environ 15 millions.

M. NICHOLSON: Dix-neuf millions et demi, mon cher ami.

M. HEENAN: Je ne serais pas surpris d'entendre dire 90 millions. Après avoir manipulé les finances de la province de cette manière, le gouvernement conservateur de la province a comparé ses résultats avec ceux du gouvernement Drury, mais je ferai observer de nouveau que s'il n'avait encaissé en 1925 que le même montant encaissé en 1923 et dépensé comme il l'a fait, son déficit aurait été de 17 millions et demi, l'an dernier.

M. NICHOLSON: Ce n'est pas aussi mal que 19 millions et demi.

M. HEENAN: Mais on ne dit pas tout en indiquant simplement le déficit. Le gouvernement conservateur de la province a maintenu constamment qu'il pourrait accomplir ce qu'il devait accomplir sans imposer de nouvelles taxes. Il s'est bien moqué du peuple. Les journaux ont publié des titres comme celui-ci:

Pas de nouvelles taxes. L'ancien déficit comblé. Surplus de deux millions de dollars.

Les journaux peuvent publier ces titres pour la raison que le gouvernement de la pro-

vince lance des suggestions dans ce sens longtemps avant que la législature reçoive les comptes publics. Il y a évidemment de la méthode dans sa folie puisqu'il a même trompé les journaux.

Le gouvernement Ferguson a effectivement doublé les droits sur la coupe du bois l'an dernier; c'était une nouvelle taxe. Il a aussi imposé de nouvelles taxes sur l'essence et sur la bière dont il a retiré $1,174,000. Il aurait pu percevoir plus sur la bière si elle avait été bonne, mais les gens d'Ontario ont été aussi désappointés de la "4.4" que du gouvernement Ferguson. Celui-ci a aussi bénéficié d'une augmentation de $850,000 sur les permis d'automobiles et les droits de succession ont rapporté $1,600,000 de plus. Un certain nombre de gens riches étant décédés, le gouvernement a perçu des droits sur leur succession; je suppose bien que l'honorable député de Wellington-Sud ne pensait pas à cela en disant que la Providence avait été bonne pour le gouvernement Ferguson. Le ministre des Finances n'étant pas à son siège, c'est au premier ministre (M. Mackenzie King) que je dirai: ne vous fiez pas aux opinions des experts financiers d'Ontario.

Avant de laisser là la question des finances d'Ontario, il serait bon de voir comment une certaine partie de l'argent a été dépensé. Tout le monde sait, je suppose, que nous avons dans l'Ontario ce qu'on appelle: le fonds de colonisation du nord, qui s'élève généralement à 5 millions. La législature vote l'argent en bloc, le confiant au ministre des Terres et Forêts, de sorte que le ministre, ou le gouvernement a carte blanche pour dépenser ces 5 millions qui sont supposés être affectés à la construction de routes, ponts, etc., dans quinze districts du nord de l'Ontario. Chacun de ces districts est supposé recevoir sa juste part. Leur donne-t-on? Je dois dire à la Chambre que depuis trois ans ce fonds de colonisation a servi principalement à corrompre les électeurs du nord de l'Ontario et je dis cela, après mûre réflexion et sachant bien la responsabilité qu'une pareille déclaration comporte. L'argent a servi principalement à corrompre les électeurs du nord de l'Ontario et là où l'on n'a pu réussir à corrompre, il a servi à intimider, désavantager et même persécuter les colons de la région du nord.

M. McGIBBON: L'honorable député sait-il que le dernier crédit a été voté durant la dernière session de la législature sans la moindre objection de la part du leader des progressistes, ni du leader des libéraux?

M. HEENAN: Bien entendu; il en est toujours ainsi. Mais cela ne veut pas dire que l'argent a été employé par les progressistes ou les libéraux. Je vous dis à quoi il a servi et j'estime que les contribuables de la province ne devraient pas le tolérer, que l'argent ait été voté unanimement ou non. L'argent devrait être versé aux différents districts au lieu d'être confié à un ministre, qu'il soit libéral, conservateur, agrarien ou travailliste. J'ai déclaré, l'an dernier, à la législature d'Ontario, que des fonctionnaires, des gens émargeant au budget de la province, parcouraient la région du nord, persécutant et intimidant les colons.

M. NICHOLSON: Venant de la région dont il est question, je proteste contre l'introduction de ces remarques dans un débat sur le budget fédéral contre ces allusions à un état de choses pour lequel on ne peut donner aucune explication.

M. HEENAN: Au lieu de protester. . .

M. NICHOLSON: J'invoque le règlement.

M. l'ORATEUR: Quelle est l'objection?

M. NICHOLSON: L'honorable député, au lieu de traiter du budget fédéral comme il est supposé le faire s'applique exclusivement à critiquer les finances d'une province. Il lance des accusations contre des hommes publics de la province d'Ontario dans une assemblée où ces hommes publics n'ont pas l'avantage de pouvoir répondre

M. l'ORATEUR: Je ne vois pas qu'il y ait matière à invoquer le règlement.

M. HEENAN: Je vois plus loin que vous, monsieur l'Orateur. L'objection devrait être la suivante: un habitant du nord de l'Ontario, au lieu de protester contre la divulgation de ces faits, devrait protester contre les tactiques damnables du gouvernement tory dans cette région.

Divers MEMBRES: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: Je me vois obligé de demander à l'honorable député de retirer cette expression.

M. HEENAN: Très bien; on peut la remplacer par une autre aussi mauvaise.

Divers MEMBRES: A l'ordre.

M. HEENAN: Que voulez-vous que je fasse? Que je dise ma prière?

M. l'ORATEUR: La rétraction doit être complète.

M. HEENAN: Eh bien, je dirai: les viles tactiques qu'on emploie dans le nord de l'Ontario. A présent, je m'adresse aux députés d'Ontario dans cette Chambre et leur dirai que je suis en mesure de prouver tout ce que j'avance; je ne parle pas à tort et à travers. J'ai fait les mêmes déclarations à l'assemblée législative, alors que le premier ministre de

la province, au lieu de faire comme mon honorable ami, se leva de son siège et annonça que, s'il se passait des choses aussi répréhensibles dans la province, il ordonnerait une enquête et renverrait du service les fonctionnaires qui seraient reconnus coupables.

M. NICHOLSON: Mon honorable ami ne pourrait apporter de preuves à l'appui de ses accusations.

M. HEENAN: L'honorable député dit que je ne pourrais apporter de preuves. J'ai dix-huit affidavit, dont douze portent la signature de gens qui de leur vie n'ont jamais voté et ne voteront jamais que pour des tories. Tous ces affidavit corroborent ce que j'ai dit et il n'y a jamais eu d'enquête. Et cependant, mon honorable ami prétend que je n'ai pas de preuves.

M. ROWE: L'honorable député me permettra-t-il une question? Il a affirmé qu'on avait eu recours à des manœuvres frauduleuses dans le nord de l'Ontario, et qu'il en avait parlé à l'assemblée législative. Pourrait-il nous dire en quels termes il en a parlé et à quelle date?

M. HEENAN: J'ai dit que je tenais à attirer l'attention du public de la province d'Ontario sur la corruption pratiquée dans le nord d'Ontario. Dans cette partie de la province, il y avait parmi les fonctionnaires civils des ingénieurs, des gardiens d'entrepôts, des comptables et des pointeurs qui parcouraient la région, et notamment la circonscription que je représentais, et s'apitoyaient sur le sort des colons à la suite de deux récoltes partiellement déficitaires. Ces gens affirmaient aux colons qu'on ne leur viendrait pas en aide et qu'ils n'auraient pas de routes tant qu'ils ne consentiraient pas à voter pour un candidat conservateur et à en assurer l'élection. C'est ce que j'ai dit, et le premier ministre déclara que, s'il trouvait quelqu'un qui avait agi de la sorte et si je voulais lui communiquer le nom des incriminés, il les congédierait. Mais il n'y a jamais eu d'enquête.

M. l'ORATEUR: Malgré toute la latitude accordée dans un discours sur le budget, de même que dans la discussion sur l'adresse en réponse au discours du trône, les honorables députés devraient se restreindre aux questions dont la Chambre se trouve saisie. L'honorable député parle en ce moment de politique provinciale, et je l'invite à s'en tenir au budget.

M. HEENAN: Tout désireux que je sois de me conformer à la décision de Votre Honneur, je dois ajouter que, nouvellement élu à cette Chambre, j'ai essayé de me guider sur les autres. J'ai constaté que l'on avait permis à maints députés, des deux côtés de la Chambre, des randonnées à travers le pays, et qu'ils parlaient indifféremment d'affaires provinciales ou fédérales, de grèves, de contre-grèves, de meurtres et de toute espèce de choses. Je vais me conformer à cette décision, mais en toute justice, monsieur l'Orateur, je vous prie de ne pas en décider ainsi étant donné que deux honorables députés d'en face, l'honorable représentant de Wellington-Sud (M. Guthrie) et l'honorable député de Toronto-Nord-Ouest (M. Church) ont, relativement aux affaires provinciales, fait des déclarations de nature à induire le public en erreur. A coup sûr, vu que je suis au courant de ces circonstances, j'ai le droit de répondre à ces déclarations. J'attends votre décision, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: Il est régulier de répondre à une déclaration antérieure, mais tous les discours doivent se borner à la question débattue. Nous sommes en ce moment à discuter le budget, le tarif, la politique financière du Gouvernement et les honorables députés, des deux côtés de la Chambre, doivent, autant que faire se peut, limiter leurs observations à ces questions.

M. HEENAN: Très bien, j'étais sur le point de terminer, d'ailleurs. Cependant, je ne crois pas que Votre Honneur ait saisi le point capital de mon raisonnement. M'est avis que vous n'auriez pas rendu cette décision, car je vais maintenant démontrer que ces 5 millions...

Quelques MEMBRES: A l'ordre!

M. HEENAN: Qu'ont mes honorables amis; s'il y a quelque chose qui ne va pas avec eux, pourquoi ne demandent-ils pas une ordonnance à leur médecin? J'allais donc prouver, monsieur l'Orateur, que ce fonds de 5 millions avait servi non seulement, dans les affaires provinciales mais aussi lors des dernières élections fédérales, au paiement d'ouvrages et de salaires en vue de renverser ce Gouvernement. Etant donnée cette circonstance, Votre Honneur serait-elle encore d'avis que je m'écarte de la question?

M. l'ORATEUR: Tant que je ne rappellerai pas l'honorable député au règlement, il peut continuer.

M. HEENAN: Comme je l'ai déjà dit, j'ai fait cette affirmation sur le parquet de la Chambre et depuis, elle a été confirmée par d'excellents conservateurs. Au cours des dernières élections fédérales, le ministre provincial des Terres et Forêts a parcouru le pays, promettant des routes, des ponts et ainsi de

suite, à tel point qu'un candidat conservateur protesta contre cette manière d'agir. D'aucuns parmi les députés d'en face peuvent croire que je suis prévenu.

Quelques MEMBRES: Oh, non; pas le moins du monde.

M. HEENAN: Merci. Nos collègues de gauche rendent quelquefois hommage à la vérité. Personne n'ignore que M. John J. Carrick est un franc conservateur. Il a représenté Port-Arthur dans l'assemblée législative et, lors des dernières élections fédérales, il était sur les rangs comme candidat conservateur indépendant. Après s'être adressé au premier ministre de l'Ontario et à tous ceux qui pouvaient parler avec autorité sur ce sujet, c'est-à-dire sur les engagements pris par le ministre des Terres et Forêts, il s'est vu obligé d'envoyer au lieutenant gouverneur la dépêche suivante:

L'honneur de la couronne est sali par l'organisation conservatrice dans Port-Arthur. La publication d'une adjudication de bois à pulpe dans le district de Nipigon est retardée jusqu'au moment où cette publication pourra servir l'intérêt du candidat officiel. Les ressources de la province n'appartiennent à aucun parti; elles sont la propriété du public, libéraux comme conservateurs, et elles ne doivent être mises à contribution pour l'avantage particulier d'aucun parti. L'organisation conservatrice annonce que l'honorable James Lyons, ministre des terres et des forêts, va porter la parole, vendredi, dans la salle du théâtre Colonial et qu'il aura une bonne nouvelle à annoncer au sujet de l'adjudication d'une coupe de bois à pâte destiné à nos pulperies. Jusqu'à présent la publication des adjudications faites par le gouvernement avait lieu au moyen des journaux. Si M. Lyons vient ici exprès pour annoncer cette nouvelle en réunion publique, ce ne peut être que dans le but d'influencer les électeurs en faveur du candidat officiel. M. Lyons a parlé à Hornpayne et à Sioux-Lookout, où il a promis des chemins, des primes à l'industrie du fer, l'exploration des terres arables, tout cela pour gagner des votes dans la circonscription. L'organisation conservatrice pratique l'intimidation sur les employés de la province et veut les forcer à donner leurs suffrages au candidat officiel, sous peine de révocation. Au nom des citoyens bien pensants de ce comté, je proteste respectueusement auprès de vous qui être le lieutenant gouverneur de la province.

L'hon. M. MANION: M. Carrick a été battu aux dernières élections, n'est-ce pas?

M. HEENAN: M. Carrick a échoué dans la partie rurale de la circonscription, mais il a reçu une majorité de 500 bulletins à Port-Arthur où il était connu.

L'hon. M. MANION: Il était candidat indépendant, non pas candidat conservateur.

M. HEENAN: Conservateur indépendant.

Un MEMBRE: Il n'y a pas de conservateur indépendant.

M. HEENAN: Je croyais que les conservateurs étaient tous indépendants, car l'honorable député de Fort-William (M. Manion) a dit, ces jours derniers, que les membres de son parti ne marchaient pas sous le fouet.

M. Carrick publiait une feuille quotidienne, dans laquelle il a déclaré qu'une femme,—inutile de livrer son nom,—est allée se plaindre à lui qu'on avait cherché à l'intimider en l'avertissant que si elle refusait de donner ses services à l'organisation électorale on ferait le nécessaire pour l'empêcher, elle et son mari, de demeurer dans la région.

Au cours de la discussion de l'affaire de Peace-River, l'honorable député de Fort-William (M. Manion) a dénoncé à plusieurs reprises la machine électorale de la Saskatchewan. Mais je n'ai vu nulle part une machine perfectionnée comme celle qui travaille pour le parti conservateur dans l'Ontario; mais il est vrai que c'est la machine tory. Je n'aime pas que notre collègue de Fort-William attribue tant de bonnes choses à l'intelligence des habitants de l'Ouest et oublie que l'Ontario possède au moins une organisation électorale que les provinces de l'Ouest ne pourront jamais surpasser. Par patriotisme, l'honorable membre devrait reconnaître la supériorité de sa province en cette matière.

L'hon. M. MANION: Cette machine-là n'a jamais opéré dans mon comté.

M. HEENAN: J'en conviens. Je sais que notre collègue est trop monsieur pour permettre au ministre des Terres et Forêts de venir opérer dans sa circonscription.

M. GOTT: Il est venu dans la mienne; et j'en suis fier.

M. HEENAN: Vous avez eu son aide, vous aussi?

M. GOTT: Rien de ce que vous prétendez.

M. HEENAN: J'aime à dire que j'ai la plus haute idée, comme tous ceux qui le connaissent, du député de Port-Arthur (M. Langworthy). Les électeurs de la circonscription savent qu'il n'a pas trempé dans les méfaits dont je parle. Mais, tout de même, ni lui ni le député de Fort-William n'ont jamaais cru utile de protester contre cette conduite.

L'hon. M. MANION: Aucune protestation n'est nécessaire. L'honorable membre croit bien faire d'émailler son discours de ces racontars, mais les terribles choses dont il parle ne sont jamais venues à ma connaissance lorsque j'ai visité la circonscription. Des ministres ont pris la parole à Port-Arthur, comme c'était leur droit. Je n'ai été témoin d'aucune des tactiques que l'orateur a dénoncées.

M. HEENAN: Il y a à Kenora un journal conservateur, le *Miner and News*. Il a pu-

blié que M. Lyons a porté la parole dans la ville et semé les promesses à tous vents. On ne l'a pas cru, puisque les électeurs de Kenora m'ont donné une majorité de 400 voix. Ce journal est un organe conservateur; il n'y a pas à en douter car la candidature de son rédacteur a été agréée par ce parti pour les prochaines élections provinciales. Je ne prendrai pas la peine de lire des extraits de ce journal, à moins qu'un honorable député l'exige, mais nous y voyons que M. Lyons a promis que toutes sortes de choses,—des chemins, des ponts et des grandes routes à n'en plus finir,—seraient construits l'an prochain. C'est ainsi que le ministre provincial des Terres et Forêts a pris part à une élection fédérale et a tenté de corrompre les colons de cette région au moyen de ces promesses; et ce que je veux faire ressortir, c'est qu'aucun ministre, fût-il libéral ou conservateur, ne devrait avoir une caisse de cinq millions sous la main pour en disposer à son gré. Les fonds devraient être votés par le Parlement pour des fins spécifiques ou pour les routes auxquelles ils sont destinés.

M. ROWE: L'honorable député a-t-il protesté dans la Chambre provinciale contre la dépense de ces $5,000,000 dans le nord de l'Ontario? La population de cette partie de la province n'a-t-elle pas été déçue au même degré à la suite de promesses antérieures, comme par exemple, au sujet de l'affaire Backus et de la construction de nombreuses fabriques de pâte de bois dans cette région?

M. HEENAN: Oui, est c'est chose que je discuterai dans quelques instants; je sais gré à l'honorable député de me l'avoir rappelée. Si vous examinez les dépenses effectuées dans toute cette partie septentrionale de la province sous le régime Drury, vous constaterez que certaines circonscriptions représentées par des conservateurs ont obtenu autant, et parfois plus, que les circonscriptions dont les députés appuyaient le gouvernement Drury. Il n'y avait pas lieu de protester contre cela, car tous étaient traités sur un pied d'égalité. L'année dernière, on a dépensé 3 millions sur ce fonds de 5 millions et je mets au défi n'importe quel avocat ou comptable du pays de retracer dans les comptes publics la mention d'un seul ouvrage auquel ces fonds puissent s'appliquer spécialement. Le mieux que l'on puisse faire, c'est de consulter le rapport du ministre des Terres et des Forêts, lequel fait voir que l'on a exécuté quelque 277 ou 300 ouvrages; et l'on verra, d'après les comptes publics, que les 3 millions ont été répartis entre plus de 3,000 personnes et firmes, disséminées par tout l'Ontario septentrional, dont la superficie dépasse quatre fois celle du vieil Ontario lui-même. On ne semble pas se rendre compte de la gravité de la chose et c'est pourquoi je prétends, en toute franchise, que ces fonds auraient dû être votés par la législature et pour les fins spécifiques auxquelles on les destinait, et les ministres de la couronne ne devraient pas être autorisés à exécuter, à l'aide de ces fonds, d'autres ouvrages que ceux qui sont l'objet d'un crédit de la législature.

J'ai porté certaines accusations relativement à l'emploi de fonctionnaires publics pour des fins politiques. J'ai lancé cette accusation sur le parquet de la législature provinciale l'an dernier. Les agissements de ces mêmes fonctionnaires au cours des dernières élections générales constituent en réalité un scandale dans les annales des manœuvres électorales au pays. Ces gens parcouraient la région en tous sens, arrachaient des poteaux télégraphiques les affiches annonçant le lieu de nos assemblées, et à l'arrivée des orateurs conservateurs, ces mêmes fonctionnaires se servaient d'automobiles du gouvernement pour parcourir la campagne et amener des équipes travaillant sur les routes afin de grossir l'assistance aux assemblées. Ces gens étaient rétribués sur les fonds publics, et j'invite l'honorable député d'Algoma-Est à prendre la parole et à nous dire s'il a protesté contre cette manière d'agir. J'ai la conviction qu'il protesterait de nouveau s'il savait qu'il en était ainsi.

M. NICHOLSON: J'ai parcouru tout le nord d'Ontario, et je n'ai rien vu de ces choses-là.

M. HEENAN: Il n'est pire aveugle que celui qui ne veut pas voir.

M. GOTT: L'honorable député a-t-il prêté son concours à W. E. Rainey lorsque ce dernier a proféré ses accusations contre l'honorable M. Lyons?

M. HEENAN: Je puis répondre à cela également.

M. GOTT: Je vous prends au mot. Etiez-vous allié à M. Rainey?

M. HEENAN: Peu importe qui ait lancé les accusations; il avait raison et ses questions étaient fondées, mais on a fait un fiasco de l'enquête à ce sujet. N'empêche que celui qui a porté les accusations les a formulées de façon que le ministre des Terres et Forêts jugea à propos de démissionner plutôt que d'y répondre.

M. ROWE: Est-ce que l'honorable député...

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Cela n'est pas un débat; cela dégénère en interrogatoire contradictoire.

M. HEENAN: Afin d'établir le bien-fondé de mon raisonnement, je dois dire qu'une des raisons qui m'ont porté à remettre mon mandat à la législature provinciale, c'est que je voulais me présenter aux élections fédérales de l'année dernière et protester contre ce qui se passait, protester contre l'emploi des deniers publics afin d'amener d'Europe des colons que l'on envoie, à leur arrivée, dans le nouvel Ontario pour s'y tailler une ferme dans la forêt, et parmi lesquels on envoie des émissaires du gouvernement provincial pour leur dire que justice ne leur sera pas rendue s'il ne votent pas en faveur d'un candidat conservateur dans le district dont il s'agit. Ce fut une des questions discutées dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Bien que l'organisation tory y soit venue et que ces apaches soudoyés se soient répandus dans toute la région, les gens de cette circonscription provinciale me donnèrent une majorité de près de 800 voix. Ceci appuie l'assertion que je fais dans cette Chambre. Personne n'est plus aveugle que ceux qui ne veulent pas voir. Tous les conservateurs de cette partie de la province savaient très bien qu'il serait question de ces faits en temps opportun. De fait, j'ai été candidat à cette élection afin de protester contre ces méthodes, et les membres de l'opposition de la province d'Ontario dans cette Chambre tiendront compte, j'espère, du verdict populaire rendu à cette occasion et éviteront strictement ces pratiques à l'avenir. Lorsque j'acceptai la candidature dans cette circonscription, nous savions qu'un membre de la clique, ou un des conseillers du gouvernement provincial, désirait se porter candidat pour le parti conservateur. C'est afin d'empêcher cet homme de remplir une charge publique, un homme qui s'était oublié au point de faire l'œuvre d'une clique dont le but était de pousser tout gouvernement, libéral ou conservateur, à persécuter les colons du nord de l'Ontario, que j'acceptai la candidature et j'ai réussi à empêcher son élection. Un autre membre de la clique est maintenant en vedette pour les prochaines élections provinciales, mais je ne crains pas d'abandonner son sort aux gens de cette région.

On a établi une comparaison entre la manière dont les finances d'Ontario sont administrées par le gouvernement provincial et la méthode que suit le gouvernement fédéral. L'honorable représentant de Wellington-Sud, par exemple, a établi une comparaison. Je demanderai à l'honorable député de déclarer s'il serait prêt à adopter les méthodes financières du gouvernement actuel d'Ontario au cas qu'il arriverait à la tête des affaires à Ottawa et s'il serait prêt à utiliser les fonds publics à la façon du gouvernement d'Ontario? J'ai le droit, je pense, de poser cette question; elle est absolument justifiée par les déclarations de certains honorables députés de la gauche.

L'honorable représentant de Toronto-Nord-Ouest (M. Church), dans son discours de vendredi soir dernier, déclarait ce qui suit:

> Economiquement parlant, le nouvel Ontario a été annexé aux Etats-Unis. Pourquoi dis-je cela? Parce que le nouvel Ontario a été un magnifique champ d'action pour les millionnaires américains depuis plusieurs années. M. Drury, ancien premier ministre d'Ontario, a accordé à M. Backus, millionnaire de Milwaukee, une vaste concession forestière, presque un empire.

J'avais l'impression, monsieur l'Orateur, que les conservateurs avaient pour principe d'établir des industries afin de manufacturer les matières premières du Canada dans ce pays. J'avais pensé que les honorables membres de la gauche prêchaient l'adoption d'un tarif élevé afin de forcer les Américains à établir des industries dans ce pays au lieu de permettre l'exportation des matières premières du Canada aux Etats-Unis où elles seraient manufacturées et procureraient de l'emploi aux gens de ce pays. Il est difficile de suivre l'argumentation des orateurs conservateurs qui se suivent. Les uns disent: "Etablissons un tarif tellement élevé que les capitalistes américains seront forcés d'établir leurs manufactures au Canada et de donner de l'emploi aux ouvriers canadiens." D'autres, lorsque des millionnaires américains viennent s'établir au Canada, crient que l'on est en train d'ennexer le pays aux Etats-Unis. Il est vraiment difficile de suivre cette argumentation ou de faire concorder les diverses déclarations. Toutefois, je m'habitue graduellement à ce manque de logique de la part des conservateurs. Il est vrai que le gouvernement Drury a vendu une concession forestière à M. Backus en 1921. On serait porté à croire que les conservateurs, je parle naturellement surtout de ceux d'Ontario, n'aimaient pas à négocier avec M. Backus, soit par crainte, soit pour une autre raison. Mais quels sont les faits? Nous constatons qu'ils ont négocié des affaires avec M. Backus, mais d'une façon tout à fait différente de celle du gouvernement Drury. Ce dernier gouvernement vendit à M. Backus une concession forestière au grand jour; toute la transaction était publique et honnête. Mais de quelle façon le gouvernement conservateur actuel traita-t-il avec M. Backus? Pendant la dernière session de la législature provinciale, avant les élections fédérales le ministre des Terres et des Forêts annonça, à grands

coups de trompette, que sans doute les gens de l'Ontario seraient enchantés de savoir que le Gouvernement avait annulé la vente de certaines chutes d'eau à M. Backus par le gouvernement Drury. La nouvelle fut reçue avec un tel claquement des couvercles de pupitres chez les conservateurs que ces meubles étaient en grand danger de destruction. Mais, chose étrange, les élections terminées, le même ministre concédait les mêmes chutes d'eau à M. Backus. Le pire, c'est que le premier ministre de la province a fait l'aveu humiliant qu'il ne connaissait même pas les négociations faites en vue de reprendre ces chutes hydrauliques et qu'il ignorait absolument ce marché. Cela se passa environ deux semaines avant la démission du ministre des Terres et Forêts de cette époque. Je pose cette question aux députés conservateurs de l'Ontario: quand on négocie avec un M. Backus ou tout autre millionnaire, ne vaut-il pas mieux agir ouvertement et sans détour ou bien secrètement et en cachette? Si mes honorables amis lisent le *Toronto Telegram* du 15 mars ils y verront l'aveu humiliant fait par le premier ministre de la province d'Ontario. Je ne me préoccupe pas de savoir si le marché était sage. Pour ma part, je pense qu'on devrait encourager l'homme qui débourse trente, quarante ou cinquante millions de dollars pour établir des usines à papier à Kenora, comme l'a fait M. Backus, qui emploie environ deux mille hommes et acquitte, en dix ans, $40,000 d'impôts. Quand on est en relations d'affaires avec un tel homme, on doit agir ouvertement afin que le public sache tout ce qui se passe. On ne devrait négocier aucune question d'intérêt général d'après les méthodes secrètes du parti conservateur de la province d'Ontario. On ne sait pas en général que le gouvernement Hearst, dont M. Ferguson était le ministre des Terres et des Forêts, vendit une concession forestière à M. Backus en 1914.

M. GOTT: J'en appelle au règlement. Il y a environ vingt-cinq minutes, Votre honneur a déclaré que l'honorable député enfreignait le règlement en discutant des questions de politique provinciale. Depuis, il a formulé des accusations absolument sans fondement et qu'on ne peut démontrer. (*Exclamations.*)

M. l'ORATEUR: J'ai déclaré qu'on ne peut parler de questions de politique provinciale pendant la discussion du budget; mais j'ai suivi le discours de l'honorable député et je ne crois pas qu'il ait enfreint le règlement. Les accusations qu'il a portées ont trait aux dernières élections fédérales et l'on peut formuler de telles accusations pendant la discussion de l'exposé budgétaire aussi bien que pendant le débat sur le discours du trône Je ne pense pas qu'il enfreigne le règlement, puisqu'il établit un rapport entre ces accusations et les questions de politique fédérale. Qu'on me permette de répéter que les orateurs doivent s'en tenir à la question. Les réflexions incidentes sur les questions d'intérêt provincial ne sont pas permises pendant la discussion du budget. J'espère donc que l'honorable député s'en tiendra aux questions à l'étude.

M. HEENAN: J'ai commencé par féliciter le ministre des Finances de son exposé budgétaire; puis j'ai répondu à l'honorable représentant de Wellington-Sud qui avait conseillé au ministre des Finances d'imiter la politique financière de la province d'Ontario. Il a fait certaines déclarations auxquelles, à mon sens, il était juste que je répondisse. Je ne crois pas qu'un parti ait le droit de consigner au Hansard ce qu'il désire sans que l'autre parti puisse lui répondre. Vendredi soir, l'honorable député de Toronto-Nord-Ouest a porté certaines accusations; un autre membre a posé des questions au sujet de ces paroles et je tente de répondre à ces questions. Si l'on permet à un député de poser une question, on devrait me permettre de lui répondre. Au reste, j'assure mes honorables collègues que j'établirai un rapport entre ces paroles et les questions de politique fédérale avant la fin de mon discours. Je me demande si mes paroles auront un effet quelconque, car l'honorable représentant d'une des circonscriptions d'Ontario a affirmé que mes déclarations et mes accusations n'ont aucun fondement. Je lui ai déjà dit que j'ai des affidavits et des documents pour appuyer toutes les accusations que je formule. Suivant le vieux dicton, il n'y a pas de pire aveugle que celui qui ne veut pas voir. On ignore en général que le gouvernement de l'Ontario a vendu à M. Backus 2,000 milles carrés en 1914 et conclu avec lui un marché qui lui permettait de construire ou non une usine, selon son bon plaisir, dans les limites de cette concession ou dans le voisinage. On fit croire aux habitants de Kenora qu'on établirait cette entreprise dans leur ville. Voilà d'où est venu tout l'ennui dont parlait l'honorable représentant de Toronto-Nord-Ouest, vendredi soir. On a fait une entente et j'étais présent lors des pourparlers. En vertu de ce marché, on disposait des chutes d'eau de la province d'Ontario, sauf de celles des environs de Kenora. On ne pouvait pas exporter de bois à pâte ni d'énergie électrique aux Etats-Unis; tout devait être ouvré en Ontario. Je prie mes amis de l'autre côté de l'Assemblée de conseiller au gouvernement d'Ontario de suivre cet exemple, car il n'a pas agi de cette façon.

Je suis sûr que tous les honorables députés seront heureux de constater les progrès réa-

lisés par les chemins de fer du pays. Je parle des vois ferrées du Dominion et non de celles des provinces. Quand nous voyons que les recettes se sont pratiquement accrues de 9 millions et demi au cours de l'année dernière et que les frais d'exploitation ont été réduits de 5 millions et demi, soit une amélioration d'environ 15 millions, je crois qu'il y a lieu de se louer de l'exploitation de notre réseau national, puisque cela démontre la sagesse de l'administration et la fidèle coopération de tout le personnel. Cela démontre la compétence des fonctionnaires à tous les degrés. Une preuve de cette compétence, c'est le fait que les employés ont transporté des marchandises rapportant un revenu de $9,500,000 de plus tout en dépensant $1,750,000 de moins de charbon. C'est bien ce qui révèle l'excellence de l'organisation.

En parcourant les rapports annuels, monsieur l'Orateur, il me fait plaisir de constater que les présidents des deux grands réseaux reconnaissent le mérite du personnel. Je remarque que sir Henry Thornton, dans un alinéa de son rapport, dit qu'on a mis à l'étude un projet de fusion de tous les systèmes de pension pour tous les employés du réseau. Actuellement dans les divers services des chemins de fer Nationaux il y a plusieurs régimes de pension et je suis certain que notre réseau n'aura rien à envier sur ce point quand ils auront été fusionnés. Je ne doute pas que mes honorables collègues reconnaîtront avec moi que les employés du réseau ayant fait preuve de tant de fidélité ont droit à cette pension. Je n'ai pas l'intention de m'attarder sur ce rapport, car je sais bien que le ministre des Chemins de fer (M. Dunning) l'exposera en détail. Je tiens à faire remarquer que le rapport du Pacifique-Canadien, quoique moins détaillé, révèle que les revenus de l'an dernier ont excédé de $853,000 ceux de l'année précédente, mais qu'on a diminué les frais de $2,074,000; autrement dit on s'est dispensé des services d'un grand nombre d'employés. On en a employé un certain nombre à la petite journée, contribuant ainsi à diminuer les frais; c'est pourquoi la compagnie a pu obtenir un excédent de $2,927,000 sur les recettes de l'année précédente. Cela démontre encore la fidélité et la compétence de ceux qui sont chargés de transporter les marchandises en ce pays. Les employés de chemins de fer qui se sont montrés si dévoués envers leurs patrons ne devraient pas être les victimes de cette propagande perfide et déloyale que l'on fait dans le pays. J'ai sous les yeux le bulletin de chemin de fer n° 5 de la Railway Users Association of Canada. On cherche à démontrer que le gouvernement du pays est le principal auteur de l'augmentation des tarifs de transport des marchandises. Mais je me demande en quel temps le Gouvernement a eu vraiment quelque chose à faire avec cette hausse des tarifs. Dans ce bulletin on voit ensuite que le réseau national emploie 20,000 hommes de plus qu'il ne lui en faudrait et ne dit pas que l'année dernière on a réduit le personnel de 3,000 employés. On signale encore que les hommes du chemin de fer sont mieux payés sur le National-Canadien que sur le Pacifique-Canadien. Dans tout le pays on a établi une échelle de salaires pour les employés de chemins de fer; mais en dépit de cela cette feuille électorale signale les différences suivantes dans les salaires payés aux employés du National-Canadien et à ceux du Pacifique-Canadien:

	National-Canadien, à l'heure	Pacifique-Canadien, à l'heure
Mécaniciens, trains de marchandises	$1.05	$0.97
Chauffeurs, trains de marchandises	.78	.72
Chef de trains de marchandises..	.90	.82
Serre-frein, trains de marchandises	.70	.63

Il n'y a rien de vrai là-dedans et il faut démentir cela; les employés de notre réseau ne doivent pas être victimes de cette propagande. Puisque je suis à parler de nos chemins de fer et à traiter de la bonne organisation du service des employés. Je tiens à dire que le Pacifique-Canadien a aussi un régime de pension hautement apprécié de ses employés. Pareil régime est d'un grand avantage pour cette compagnie comme pour les autres compagnies possédant un régime de pension mettant à la retraite les vieux employés qui ont atteint soixante-cinq ans et les remplaçant par des jeunes. D'après la compagnie il y a un bénéfice à réliser; c'est un placement.

Au sujet du régime de pension en vigueur au Pacifique-Canadien, il faut déplorer une certaine lacune que je crois de mon devoir de signaler. D'après le règlement, si un employé interrompt son service, il n'a plus droit à la pension. Actuellement nous avons un exemple de l'application de cette règle. Mes honorables collègues se souviendront sans doute qu'en 1908 les mécaniciens et les préposés aux trains se mirent en grève. Sous tous les rapports cette grève était légale; on ne viola aucune loi du pays, ni aucune règle du syndicat dont les grévistes faisaient partie. Et voilà que maintenant, dix-huit années après, nous constatons que ces employés qui ont contribué au développement et au progrès de cette compagnie atteignent l'âge de soixante-cinq ans et qu'ils sont renvoyés du service sans pension.

Je ne prétends pas actuellement que le public contribue au fonds de pension sous forme de tarifs de transport des marchandises,

des voyageurs ou autrement, ou que le Gouvernement devrait intervenir. Selon moi, il suffit à présent d'attirer là-dessus l'attention du Pacifique-Canadien, dans l'espoir qu'il en tiendra un juste compte. Je crois connaître assez la compagnie pour penser que lorsqu'on s'adressera à un homme généreux comme M. E. W. Beatty et à ses collègues, ils se montreront à la hauteur de la situation et seront trop généreux pour garder rancune au bout de dix-huit ans et établir une disparité de traitement contre leurs vieux employés. J'escompte sincèrement le redressement de ce grief d'ici à la prochaine session.

J'entendais traiter quelques autres questions, mais ce sera pour une autre fois. Je regrette d'avoir commis quelque infraction au règlement de la Chambre. Je ne m'imaginais pas en commettre, répondant, je le répète, à des questions posées par des députés oppositionnistes. J'ai cru que c'était mon devoir de le faire, et je suis prêt à prouver toutes mes allégations.

Quant au dégrèvement sur les automobiles, en qualité de nouveau député, et n'étant pas expert en matière de tarif, j'ai prêté une oreille attentive aux arguments énoncés par des collègues plus âgés ou plus expérimentés. J'ai observé que de temps à autre les députés conservateurs ont déploré le dégrèvement sur les automobiles, mais je n'ai pas entendu un seul dire qu'on n'aurait pas dû l'effectuer.

Le projet d'amendement à la motion est plutôt de nature, à mon sens, à faire voter pour le budget que contre, parce que c'est un hommage au Gouvernement. Tout député qui vote en faveur de l'amendement exprime sa confiance dans la commission établie. Voilà mon opinion sur l'amendement et que le Gouvernement en tire le réconfort qu'il voudra. Si j'étais à la législature de l'Ontario, je pourrais dire que l'amendement est un amendement "4.4"; il est sans force et donc, s'il me fallait quelque considération pour prendre une décision sur le vote à donner, ce serait l'amendement.

Il est malaisé, pour un homme qui écoute les argumentations afin d'en venir à une conclusion, de déterminer quel est le meilleur vote à donner, quand il constate que relativement à la résolution de l'an dernier en faveur du dégrèvement sur les automobiles, six conservateurs ont voté en faveur d'une réduction et que quelques-uns se sont fait réélire comme protectionnistes. On m'informe de plus que l'honorable député qui représentait Oshawa sur les banquettes libérales, l'an dernier, a lutté fort à la Chambre contre tout dégrèvement sur les automobiles et, cependant, il a été défait par ses propres gens aux dernières élections. Il est donc très difficile de dire au juste ce que le peuple veut. Apparemment, la population d'Oshawa ne se souciait pas beaucoup de la chose durant les élections, sans cela elle n'aurait guère défait l'homme qui s'est fait le défenseur de sa cause dans cette enceinte. Donc, vu que l'opposition veut simplement soumettre la question à une commission en laquelle elle n'a aucune confiance, tandis que d'autre part le Gouvernement affirme catégoriquement qu'au témoignage d'experts, ce dégrèvement ne lésera pas l'industrie, j'en suis venu à la conclusion qu'il me reste une seule chose à faire, voter pour le Gouvernement.

M. J. D. CHAPLIN (Lincoln): Je pense, monsieur l'Orateur, qu'en caractérisant, comme vous l'avez fait, le discours de l'honorable député qui vient de reprendre son siège, vous aurez l'approbation de la Chambre. Certes, c'est un discours qu'on a raison d'appeler décousu, car il a mentionné des questions qui ne regardent pas le moindrement la Chambre. L'honorable préopinant a été un partisan du gouvernement Drury, et s'il est un homme dans l'Ontario qui a contribué à la défaite de ce gouvernement, c'est bien l'honorable député. Il nous dit qu'il a été mêlé à l'affaire Backus, qu'il s'en est occupé. Telle est l'opinion générale dans la province; on sait qu'il a été fort mêlé à l'affaire. Et ç'a été une des raisons de la défaite du gouvernement Drury. L'honorable député a appuyé un gouvernement dont l'un des ministres, le trésorier provincial, a mis la province dans l'embarras et a fini par aller en prison. Tel est l'homme qui vient défendre le gouvernement Drury au Parlement. L'endroit pour présenter cette défense, c'était la législature qu'il a quittée. Pourquoi a-t-il quitté cette législature? Pourquoi n'est-il pas assez viril pour y porter ses accusations au lieu de venir ici dans l'intention expresse de discuter la question? Il parle de chèques en blanc que l'on vote. Je puis dire à l'honorable député qu'il aura l'occasion de protester tant qu'il voudra contre les chèques en blanc, quand la Chambre discutera les crédits. S'il veut apporter à sa protestation contre les chèques en blanc autant de vigueur qu'aujourd'hui, il pourra le faire ici, il n'aura pas besoin d'aller dans l'Ontario. L'honorable député nous dit qu'il était du côté de M. Drury dans les assemblées, mais cette affaire s'appelait l'affaire Rainey-Backus. M. Drury n'y fut pas mêlé, parce qu'il ne voulait rien avoir à faire avec ces gens-là. L'honorable député nous dit qu'il en était, et c'était assez connu. Il nous dit aussi qu'il ne s'y connaît guère en industrie automobile et qu'il se renseigne après de plus anciens députés que lui. Eh bien! voici un député travailliste qui n'a pas un mot d'en-

couragement à dire en faveur d'ouvriers venus pour exposer leur cause. Voilà le genre de député qui représente ou prétend représenter les ouvriers en Chambre.

Comme bien d'autres qui ont pris la parole avant lui, l'honorable député a dit que la Providence aide le Gouvernement. Il faut donc attribuer ce budget à deux éléments, le Gouvernement et la Providence. Un ancien en cette Chambre, charmant homme, remerciait l'autre jour la Providence de se joindre au Gouvernement. Quant à moi, je suis disposé à attribuer tout le mérite à la Providence et à la remercier que la situation ne soit pas pire. Ce n'est pas la première fois que ce Gouvernement se réclame du patronage de la Providence. Si ma mémoire ne me trompe pas, le premier ministre (le très hon. Mackenzie King) parlant dans une circonscription voisine de Toronto, North-Bay probablement, suppliait la Providence de le tirer d'inquiétude. Voici ce que lui fait dire un rapport de presse:

M. King insiste sur le fait que d'après la constitution, la réforme du Sénat ne dépend pas de lui. "Je ne puis demander au Gouverneur général l'autorisation de nommer de nouveaux sénateurs" dit-il en badinage: "tout ce que je puis faire, c'est de prier ardemment la Providence d'en rappeler quelques-uns parmi les vieux".

C'est ainsi que la Providence était priée d'en finir avec un certain nombre de sénateurs afin de les remplacer par des libéraux. Imaginez cette invocation à la Providence afin de nommer l'honorable Duncan Marshall sénateur. Il ne resterait plus qu'à demander au Ciel de créer une autre vacance afin d'avoir "l'honorable" W. T. R. Preston au Sénat. Le compte rendu de ce journal dit que le premier ministre plaisantait. J'ai déjà vu des ministres se livrer à l'ironie, mais je ne vois pas la convenance d'un premier ministre plaisantant avec la Providence. Du reste j'ai souvent entendu le premier ministre dans cette Chambre, et je ne lui ai jamais connu le ton gai en parlant; serait-il plus gai dans ses prières? La dernière fois que j'ai eu le plaisir d'adresser la parole à cette Chambre, l'honorable député de Rosetown (M. Evans) m'a recommandé de lire la brochure des progressistes au chapitre du vol dans la chaussure. Je n'avais pas le temps alors de traiter le sujet, sans compter qu'il ne manque pas d'autres députés aussi, et même plus compétents que moi en la matière, et mieux renseignés dans ce domaine. Je n'ai entendu aucune défense de cette industrie de la part de la droite. Se rend-elle compte que ce sera peut-être la prochaine industrie visée? Comprend-elle que la chaussure est une nécessité en Canada et qu'un dégrèvement général des droits de douane l'atteindrait plus probablement?

Une VOIX: L'ébénisterie.

M. CHAPLIN (Lincoln): L'ébénisterie, dit-on. Cela ne conviendrait peut-être pas à l'honorable député de Bruce-Nord (M. Malcolm). J'ai ouï-dire qu'un portefeuille lui est destiné.

M. MALCOLM: Bien aimable.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le cabinet comptera un protectionniste, mais ce sera peut-être le protecteur de l'ébénisterie. Le chapitre de la brochure de propagande progressiste dont je désire donner lecture est intitulé: "Le vol dans la chaussure". L'honorable député de Rosetown me demandait de faire part à la Chambre des idées des progressistes sur ce sujet, de leur attitude à l'égard de l'industrie de la chaussure, eh bien voici:

Voyons un peu plus en détail ce que les droits protecteurs représentent pour le consommateur canadien, et l'effet sur les salaires. Le bureau du recensement fournit la statistique suivante sur l'industrie de la chaussure pour l'année 1910:

Valeur de la production canadienne.. ..	$33,967,248
Nombre d'employés..	17,227
Salaires et gages payés..	$7,698,333

Pour l'année close le 31 mars, les importations de chaussures en Canada représentaient en valeur $2,045,835 et $585,996.71 de droits de douane acquittés.

Durant cette année le Canada importa six fois autant de chaussures des Etats-Unis que de la Grande-Bretagne, et les droits acquittés sur ces importations, s'élevaient à $522,809.70, soit 30 p. 100.

La valeur de la production canadienne cette année-là est portée à $33,967,248, dont $60,935 pour l'exportation.

Or, si notre prétention est fondée, à savoir que le fabricant ajoute au prix de vente pour la clientèle intérieure le plein montant de protection que lui accorde le tarif, la population du Canada a payé durant cet exercice, sous forme de taxes, les sommes suivantes:

Droits de doune..	$ 585,996 71
Aux fabricants..	10,177,893 90
	$10,763,890 61
Gages et salaires payés..	7,698,333 00
	$ 3,065,557 61

C'est-à-dire que les Canadiens ont payé en impôts, directement et indirectement, plus de 3 millions en sus de tous les salaires et gages reçus par les employés des manufactures de chaussures durant la même période.

Dans l'intérêt du pays et des salariés seulement, il eût été profitable de fermer les portes de toutes les manufactures de chaussures du pays, d'avoir donné leurs salaires entiers aux ouvriers et payé au Gouvernement une subvention de plus de 3 millions. La nation y eût gagné énormément, surtout si l'artisan avait été occupé à quelque travail réellement productif.

Voilà en résumé un exemple du principe exposé dans cet article. Je n'ai pas entendu des applaudissements très nourris en le lisant. Plusieurs fois, auparavant, quand mes hono-

rables amis les progressistes en ont entendu la lecture, ils ont applaudi à outrance. Je n'en attendrais pas tant de mes honorables amis qui forment le petit groupe de la Saskatchewan, mais ils approuvent le même principe.

M. MACDONALD (Glengarry): Pourquoi pas?

M. CHAPLIN (Lincoln): C'est exactement ce que je dis: Pourquoi pas? Je prie mes honorables amis de Québec de remarquer qu'il n'est pas dans leur intérêt que soixante-dix mille citoyens perdent leur emploi. Je vois que ces honorables députés n'ont souligné d'aucun applaudissement cette proposition du parti progressiste.

Il est une chose à laquelle ils ont omis de répondre dans cet article. Dans la dernière phrase, nous lisons: "La nation y eût gagné énormément, surtout si l'artisan avait été occupé à quelque travail réellement productif." Mon collègue qui vient de m'interrompre me dira-t-il quel travail productif il donnerait à ces dix-sept mille ouvriers, une fois les manufactures fermées? Qu'adviendra-t-il d'eux si cette politique est adoptée? Comme des milliers d'autres, ils prendront la route des Etats-Unis s'ils ne peuvent trouver d'ouvrage.

Ainsi que je l'ai dit, voilà un exemple du principe, et maintenant, pour l'édification de la Chambre, je vais lire comment ce principes a été démontré en ce qui concerne la proposition de l'industrie des chaussures:

> Comme il a déjà été expliqué, en vertu de la protection, le consommateur est obligé de payer une taxe sur tous les produits importés qui sont frappés par le tarif. Sur toutes les marchandises d'origine domestique, produites sous le régime d'un système de protection, le consommateur doit également acquitter un impôt—bien que dans ce cas-ci le revenu soit inscrit dans le compte de banque des particuliers seulement.

Je m'attends que mes honorables amis approuvent ces lignes, mais je désire démontrer ce principe en prenant un autre produit parce que l'article dit: "Tous les produits qui sont frappés par le tarif." Je mentionnerai les produits agricoles. Voyons comment cela fonctionne. On peut prouver par l'absurde, et je laisse à la Chambre le soin de décider si c'est une absurdité ou non. D'après l'Annuaire du Canada de 1924, le dernier qui ait des statistiques complètes, la valeur globale des produits agricoles du pays s'est monté à $1,708,000,000. La valeur de l'exportation totale des produits de la ferme, durant cette année, a été évaluée à $505,391,402, de sorte que si nous déduisons les exportations de la production totale nous avons la consommation domestique. Par conséquent, les Canadiens ont consommé pour une valeur d'à peu près $1,205,000,000. En nous basant sur la même manière de calculer, nous constatons que nous avons, durant la même année, importé des Etats-Unis un total de $65,546,476; du Royaume-Uni, $64,324,300, ce qui, avec les importations des autres pays, nous donne un total de $149,201,231 de produits agricoles semblables à ceux du Canada achetés à l'étranger. Les droits perçus sur ces importations ont été, en chiffres ronds, de 29 millions, soit 20 p. 100. Si l'on prétend avec raison qu'une taxe semblable a été imposée sur tous les produits du Canada, 20 p. 100 ont dû être perçus sur le total de $1,205,000,000. Où est allé cet argent; qui l'a eu? 20 p. 100 de ce montant représentant une somme de $240,000,000. Qui a enlevé le gâteau? En supposant qu'il y ait au Canada six cent mille cultivateurs, cela signifierait que chacun d'eux a eu 400 dollars de plus. Il a eu l'argent provenant des produits exportés; il a eu celui des produits vendus au pays, mais en plus il a touché 400 dollars. Personne ne sait où est allé ce montant excepté les progressistes qui ont invoqué cet admirables argument, et mes honorables amis de la Saskatchewan qui l'appuieraient s'ils le pouvaient.

M. McLEAN (Melfort): Cette somme de 149 millions que mon honorable ami prétend être le fruit de la vente de produits agricoles, comprend-elle les 19 millions de whiskey cette année?

M. CHAPLIN (Lincoln): Je répondrai à cette question en priant mon honorable ami de consulter nos rapports du commerce de 1924. A la page 1420, se trouvent les chiffres que j'ai cités avec cette note au bas de la page fournie par nos propres fonctionnaires:

> Dans ce classement, l'expression "produits de la ferme au Canada" se rapporte, en ce qui concerne les exportations, aux articles réellement produits, à leur état original, sur les fermes canadiennes.

M. McLEAN (Melfort): Vous parliez d'importations.

M. CHAPLIN (Lincoln): En ce qui regarde les importations, le rapport est ainsi conçu:

> Dans le cas des importations, cela couvre tous les articles de première nécessité dont les matières premières fondamentales sont également livrées par la ferme canadienne.

M. McLEAN (Melfort): Exactement; mais, mon honorable ami aurait-il l'obligeance de répondre et de dire si, oui ou non, cette somme de 149 millions comprend une somme de 19 millions environ pour des liqueurs alcooliques importées dans le cours de cette année?

M. CHAPLIN (Lincoln): Je ne le crois pas; quoiqu'il en soit, cette question n'a aucun rapport avec l'argument que je fais valoir—pas le moindre rapport. Si l'honorable député désire soustraire ce montant de 19 millions, il est parfaitement libre de le faire et je ferai les calculs pour lui afin de nous rendre compte du résultat.

Je le répète, monsieur l'Orateur, d'après ce calcul,—et il s'appuie sur le principe posé dans ce programme,—non seulement les cultivateurs canadiens ont reçu le prix des produits qu'ils ont exportés aussi bien que de ceux qu'ils ont écoulés sur le marché domestique, mais ils ont escamoté en plus des goussets du peuple en manière de tribut,—c'est là le terme employé,—une autre somme de 240 millions qui ne leur appartenait pas; ils l'ont extraite des goussets du pauvre consommateur canadien. Voilà la sorte de raisonnement que ces gens font valoir. Et cette brochure, monsieur l'Orateur, est très bien éditée. Elle porte comme titre: "Le programme des cultivateurs." Ce programme fut redigé par le conseil d'agriculture du Canada et il a été endossé par les Fermiers-Unis de l'Alberta, l'association des producteurs de grain de la Saskatchewan, l'association des producteurs de grain du Manitoba et les Fermiers-Unis de l'Ontario. Je n'entends personne se lever et applaudir le raisonnement que cette brochure fait valoir. Et maintenant, prenons un autre exemple. Examinons le cas des pommes afin de faire voir en petit de quelle façon on raisonne. En 1924, nous avons importé 195,000 barils de pommes sur lesquels nous avons perçu des droits de $176,000. La moyenne de notre récolte globale,—je n'ai pas consulté les chiffres de la dernière année, mais je les ai examinés pour un certain nombre d'années, —varie entre 5 et 6 millions de barils. Or, si nous adoptions le chiffre le plus bas, soit 5 millions, nous avons exporté l'année dernière 1,600,000 barils de pommes, ce qui laisse 3,400,000 barils pour la consommation domestique. Cependant, le même raisonnement s'applique. D'après cette brochure, le producteur a encaissé 90c. de plus qu'il n'aurait dû sur chaque baril de pommes qu'il a vendu pour la consommation domestique. Plaît au ciel, monsieur l'Orateur, que ces gens-là pussent convaincre nos cultivateurs de l'Ontario qu'ils ont touché ces sommes. Cependant, ne vous rendez-vous pas compte, monsieur l'Orateur, que l'assertion est absurde? Elle ne l'est pas plus toutefois que le raisonnement que l'on répète aux quatre coins du pays en ce qui regarde l'industrie de la chaussure; nous l'avons même entendu ici, surtout de la bouche des nouveaux élus de la Saskatchewan. Cependant, mes honorables amis du groupe progressiste ne nous servent plus cet argument; ils sont maintenant mieux renseignés; ils ont appris leur leçon.

Je désire maintenant revenir sur certaines remarques du ministre des Finances; je relèverai tout d'abord son assertion en ce qui regarde l'augmentation du volume des affaires du Canada.

Le ministre a passablement insisté sur le fait que la balance du commerce nous est très favorable. En premier lieu, j'admettrai que cette assertion me va, mais je ferai observer ceci: Si c'est une bonne chose en général d'avoir la balance du commerce en notre faveur, il est également fort bien que cette balance de commerce favorable soit au débit de notre client le plus fort. Voilà une proposition frappée au coin du bon sens. Or, que constatons-nous en ce qui regarde notre commerce avec les Etats-Unis? L'année dernière, nos exportations chez nos voisins du sud accusent une augmentation de 57 millions tandis que nos importations ont augmenté de 100 millions. Bref, dans le cours d'une seule année, nous avons accumulé contre nous une balance de commerce défavorable de 43 millions. En 1926, à venir jusqu'à la fin de mars, les Etats-Unis nous ont vendu des marchandises pour une valeur de 609 millions tandis que la valeur de nos exportations là-bas ne représente qu'une somme de 474 millions. Monsieur l'Orateur, s'il est bon, logique et juste d'avoir une balance de commerce en notre faveur, il serait préférable que cette balance jouât au détriment de la nation qui a fait tout son possible pour ruiner notre commerce. Voyons donc un peu en quoi consistent nos exportations qui accusent une augmentation de 57 millions. Je mentionnerai quelques-uns de ces articles à la hâte, car je ne veux pas prendre inutilement le temps de cette Chambre. Voici:

Animaux	$1,300,000
Amiante	1,800,000
Breuvages, ale, bière et whiskey	6,300,000
Produits chimiques	1,400,000
Engrais, produits bruts, cyanamide et et sulfate d'ammonium	900,000

Pour ce qui est de l'amiante, nous l'exportons sous forme de matière première et quant aux produits chimiques, nous les expédions sous forme de fertilisants. Nous avons une grande usine à Niagara-Falls; nous exportons des matières brutes pour les importer ensuite sous forme d'engrais finis. Depuis une couple d'années, le Gouvernement a contraint une dizaine de fabriques d'engrais à fermer leurs portes. L'usine en question continue les affaires à Niagara-Falls où elle utilise une énor-

me quantité d'énergie électrique; les fertilisants qu'elle produits sous forme de sulfate d'ammonium et de cyanamide sont expédiés aux Etats-Unis où ils sont convertis en produits finis.

Nos exportations de produits du grain ont augmenté de $3,400,000. Nos exportations de blé ont passé de 5,400,000 boisseaux à 9,200,000. Nos exportations d'avoine ont diminué de 4,000,000 de boisseaux. Pourquoi? Les Américains n'ont pas pris notre avoine pour la mélanger avec leur vieux blé et ainsi l'améliorer. Nous permettons à ces gens de prendre notre meilleur blé, de le mêler avec le leur et ainsi de l'améliorer puis de nous faire concurrence dans les marchés étrangers. Nos autres augmentations d'exportations ont été:

Foin	$1,000,000
Viandes	1,600,000
Métaux, alluminium, cuivre, laiton	3,700,000
Fer, fer en gueuses	2,500,000
Instruments aratoires	1,200,000
Nickel	2,200,000
Lait frais et crème	1,800,000
Papier	6,700,000
Graines de semence	7,000,000
Légumes	5,100,000
Bois non ouvré	6,000,000
Bois ouvré, y compris le bois à pâte	5,000,000
Bois brut	500,000

Il n'y a pas de doute que l'augmentation dans l'exportation des pommes de terre ne soit due à la rareté récente de ces tubercules. Prenons maintenant les importations et établissons la différence. Ce sont surtout des articles manufacturés. Nous envoyons aux Etats-Unis nos matières premières et nos jeunes gens. Les articles sont fabriqués aux Etats-Unis et nous reprenons le produit fini. Tout d'abord, il y a la ficelle d'engerbage. L'importation a augmenté de 24 millions de livres à 39 millions de livres ou, en valeur, de $2,900,000 à $5,400,000. L'importation de produits chimiques a augmenté de $13,366,000 à $18,750,000. Cela consiste surtout en remèdes et fertilisants. Les fertilisants nous reviennent sous forme de produit manufacturé. Il y a ensuite les peintures et vernis, articles finis. Le cacao et le chocolat ont vu leur importation augmentée d'un demi-million; les produits du grain, un million; les viandes, $700,000; les métaux ont augmenté de 146 millions à 196 millions. C'est là une augmentation de près de 50 millions et tout le procédé de fabrication représenté par cette augmentation pourrait se poursuivre au pays. Les produits des aciéries ont augmenté de 5 millions; les véhicules, y compris les automobiles, de 25 millions à 39 millions; les huiles et pétroles ont augmenté de 5 millions; la soie, en grande partie manufacturée, a augmenté de 3 millions et les produits de pierre ont vu leur importation augmentée de 8 millions. L'augmentation de notre commerce avec les Etats-Unis a été surtout en matières premières; en denrées qui leur manquent. D'un autre côté nous acceptons d'eux, en quantités toujours grandissantes, des marchandises que nous pourrions fabriquer avantageusement au pays. Je le répète, nous envoyons nos matières premières aux Etats-Unis pour les faire manufacturer et nous envoyons en même temps le meilleur de nos jeunes gens. Prenons des articles que nous pourrions vendre et que nous devrions vendre à un nombreux public consommateur. Prenons par exemple le fromage. Actuellement les Etats-Unis nous vendent quatre fois plus de fromage que nous ne leur en vendons. N'est-ce pas ridicule à sa face même? Ici, où notre population agricole est, toutes proportions gardées, bien plus considérable que la leur, nous achetons d'eux quatre fois plus de fromage que nous ne leur vendons.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et leur population est dix fois la nôtre.

M. CHAPLIN (Lincoln): Calculons sur la base de la population. En mettant leur population à 120,000,000 d'habitants, le beurre que nous vendons chaque année aux Etats-Unis représente à peu près un quart d'once par personne et par année. C'est tout juste assez pour que la poêle sente le beurre. Au point de vue du saindoux, la situation est pire encore. Prenons maintenant les œufs. Si les gens de la ville de Détroit—et je demande à mes honorables collègues de la droite de ne pas faire entrer en ligne de compte les enfants et les bébés au berceau—achetaient chacun un œuf par année, ils consommeraient tous les œufs que nous expédions aux Etats-Unis en un an. Pensez-y! Si dans cette ville de Détroit chaque personne ne consommait qu'un œuf par an, la population prendrait tous les œufs que nous envoyons aux Etats-Unis en douze mois. Néanmoins, nous ouvrons nos portes à des gens qui nous traitent ainsi. Nous sommes fous, c'est tout. Ils nous traitent avec le dernier dédain et nous l'endurons. Mais il est possible de les amener à la raison. Le Gouvernement pourrait le faire s'il en avait la volonté.

Mon honorable ami le "ministre de l'ameublement" n'est pas ici, mais je pense tout de même à l'article meubles. Les Etats-Unis nous vendent pour 1 million de meubles et tout ce que nous leur vendons vaut $22,000. C'est ce que nous leur avons vendu l'an dernier. Ce million emploierait de nombreux ouvriers au pays. Personne ne connaît mieux ce fait que l'honorable ministre dont je viens de parler il y a un moment.

M. MacLEAN (Prince): Avant que mon honorable ami abandonne ce sujet, il me permettra une simple question. Qu'est-il arrivé entre 1911 et 1921, alors que les œufs entraient au pays au taux de 14 millions de douzaines par an? Mon honorable ami avait-il oublié sa tâche; était-il endormi?

M. CHAPLIN (Lincoln): L'honorable député dit-il que ces œufs sont entrés dans le pays?

M. MacLEAN (Prince): Certainement.

M. CHAPLIN (Lincoln): Il est possible qu'il y ait eu négligence, mais, je suis prêt à préconiser, comme je l'ai déjà fait, l'imposition d'un droit, de telle sorte que pas un œuf ne puisse être importé. Je ne faciliterais point l'importation ni d'œufs australiens, ni d'œufs chinois, ni de n'importe quelle autre sorte d'œufs.

Quelques-uns de nos collègues nous ont dit, ces jours derniers, que les Etats-Unis en avaient assez du tarif, qu'ils allaient effectuer des changements à cet égard et remettre les choses au point. On nous avait dit cela il y a six ou sept ans. Si nos honorables collègues voulaient relire quelques-uns des discours d'autrefois, ils y trouveraient la même prédiction. Savent-ils ce qui se passe là-bas? Chaque fois qu'un produit étranger réussit à pénétrer chez eux, les Etats-Unis haussent un peu plus leur tarif douanier. Qu'est-il arrivé récemment? On a élevé les droits sur le beurre, puis sur le blé. Qu'arriva-t-il ensuite? On a remarqué ce qui s'est passé l'autre jour; c'est un avertissement de ce qui va se faire pour le lait et la crème. A l'heure actuelle, nous avons là un bon débouché nous vendons pour huit ou dix millions de dollars de ces produits. Or, l'autre jour, la commission d'hygiène de New-Yark a annoncé dans tout le pays que le lait et la crème importés d'Ontario aux Etats-Unis était de très mauvaise qualité; quelqu'un a été jusqu'à dire que c'était de la "bootleg cream". Je ne sais ce que cela veut dire; peut-être le ministre de l'Agriculture pourrait-il nous renseigner. Personnellement, j'ignore ce que c'est. Quelque cultivateur a-t-il transporté cette crème dans ses bottes? En tout cas, ces gens-là cherchent un prétexte pour exclure notre crème. C'est tout ce qu'ils désirent et c'est ce qui arrivera. Quelqu'un qui savait que le nombre des vaches diminue aux Etats-Unis nous a dit aussi: "Le nombre des vaches diminue de plus en plus et les Etats-Unis seront bientôt forcés d'importer des produits laitiers". Mais qu'arrive-t-il? J'ai sur mon pupitre les statistiques officielles pour l'année échue le 31 décembre dernier. Qu'y trouvons-nous? Les Etats-Unis ont importé pour 10 millions de dollars de lait et de crème, venant presque exclusivement du Canada. Quant au beurre, ils en ont importé pour $2,600,000; c'est tout tandis qu'ils en ont exporté pour $2,400,000. Mais notez bien ceci: en plus du beurre, ils ont exporté aussi 151,000,000 livres de lait et de crème concentrés et pulvérisés, représentant une valeur de 17 millions, tandis qu'ils n'ont importé que pour $2,100,000 de ces mêmes produits, ce qui équivaut à peu près à leurs exportations de beurre. Pourtant, ils nous disent qu'ils abandonnent l'industrie laitière. Si jamais la chose est vraie, il faudra qu'on s'y remette un peu plus vite qu'on ne le fait dans l'Alberta, si l'on veut rattrapper les autres.

Une autre chose qui intéresse les contribuables, c'est l'impôt sur le revenu. Je ne m'oppose pas à ce que le ministre fasse payer les gens qui cherchent à échapper à l'impôt en formant des sociétés anonymes, des sociétés dont les actions sont en mains privées, pour garder leurs fonds. Je suis tout à fait en faveur de cette proposition du ministre et je n'hésite pas à le dire. Mais, monsieur l'Orateur, le projet contient une injustice. Je prends comme exemple une compagnie d'utilité publique de ma circonscription qui fournit de l'électricité et exploite un service de tramways. Elle a établi de petites exploitations dans différentes villes en vertu d'un acte de constitution spécial et ensuite les a toutes réunies sous une seule charte, conformément à la loi. D'après ce qu'on propose, chacune de ces différentes exploitations va être taxée suivant ses bénéfices et la société principale sera taxée elle aussi. Je ne suis pas partisan de taxer les bénéfices deux fois; mais dans le cas que je signale, ils seront taxés non seulement deux fois, mais trois et même quatre fois. Je ne sais pas si le ministre a l'intention de modifier sa proposition à cet égard, mais je lui recommande d'examiner la chose d'un peu plus près. Je connais beaucoup de petites fabriques appartenant à des sociétés dont tout le capital est réparti entre les membres d'une seule famille et il me semble que, dans ces cas-là, c'est absurde de taxer les bénéfices de la société deux fois. Il est ridicule de taxer les bénéfices, puis les dividendes. On ne peut pas le faire. Ce serait encourager les gens à frauder le fisc, car ils pourraient le frauder. En effet, il ne serait pas difficile pour ceux qui sont à la tête de ces sociétés de prendre tous les bénéfices sous forme d'appointements et l'Etat ne retirerait rien. Pourquoi obliger les gens à faire cela? Il n'est pas juste ni dans l'ordre de percevoir

deux fois l'impôt sur un même revenu. En agissant comme il l'a fait, le Gouvernement a forcé les artisans à quitter le pays; aujourd'hui il se propose, par les mêmes moyens, d'en chasser le capital. Dès que l'on commence à imposer le capital au delà des limites convenables, vous pouvez compter le perdre; il n'y a pas à sortir de là.

Pour les fins de la documentation, et pour aucune autre raison, je constate que, l'année dernière, 3,061 cultivateurs ont acquitté l'impôt sur le revenu et ont versé en tout $162,000 sur 50 millions. D'après le nouveau mode d'impôt, plusieurs milliers de travailleurs échapperont à l'impôt, mais les veuves et les autres, qui comptent pour leur subsistance sur leur revenu provenant de dividendes et d'économies, seront imposés plus lourdement qu'ils ne l'étaient auparavant. Je suis d'avis que c'est mal agir et qu'il y a lieu de modifier ces résolutions.

Qu'a dit le ministre à propos de ces dégrèvements? Il s'est dit heureux d'être en mesure d'annoncer la diminution des impôts sur toute la ligne. Voici, d'après le compte rendu, comment il s'est exprimé:

> Animés que nous sommes du désir de rendre disponibles des montants considérables, qui pourront être appliqués au développement du pays, les résolutions budgétaires que nous déposerons tout à l'heure comportent des réductions de l'impôt du revenu du haut en bas de l'échelle.

Cette assertion est-elle bien exacte? Est-elle conforme aux faits? La réduction a-t-elle été effectuée sur toute la ligne? Je prétends, monsieur l'Orateur, qu'il y a augmentation très sensible dans plusieurs cas, et que nulle part la diminution existe sur toute la ligne. Comme je l'ai déjà dit, il est injuste d'imposer deux fois les mêmes bénéfices, et j'ai la certitude qu'en fin de compte ce double impôt est contre l'intérêt du public et du fisc. Je préviens le ministre que lorsque l'on impose le capital plus que de raison, ce dernier disparaît.

Je désire maintenant donner quelques exemples de la manière dont s'appliqueront quelques-unes de ces propositions, simplement afin d'en faire voir les conséquences. Ainsi, un homme marié sans enfants, qui touche un traitement de $5,000 et un revenu additionnel de $5,000 en dividendes, payait en 1924 un impôt de $241.50; aujourd'hui il lui faut payer $290. Ce n'est pas là une diminution sur toute la ligne. L'homme marié dont le revenu est constitué par des dividendes de compagnies canadiennes ,qui a déjà acquitté un impôt sur le revenu et dont l'épouse jouit d'un revenu distinct, payait en 1924 un impôt de $115.50 sur un traitement de $10,000. Cette année, d'après la nouvelle loi, il paiera $425, soit une augmentation de $115 à $425. Sur un revenu de $20,000, son impôt se trouve porté de $745 à $1,185, et sur $30,000, l'impôt se trouve accru de $1,900 qu'il était à $3,900, ce qui n'est guère une diminution sur toute la ligne.

Prenons un autre exemple: Un homme marié jouissant d'un revenu de $10,000 provenant de dividendes d'actions canadiennes paiera $299.50 de plus qu'il ne payait l'année dernière, mais le célibataire qui jouit du même revenu, mais provenant d'actions étrangères, paiera $246.50 de moins que l'an dernier. L'on dernier, un célibataire jouissant d'un revenu provenant de dividendes servis par des compagnies étrangères payait $630 sur un revenu de $10,000, tandis que cette année, il ne paie que $415. Un homme marié et sans enfants à soutenir qui touche un revenu de $14,000, dont $7,000 sous forme de traitement et $7,000 en dividendes, payait $556.50 en 1924, alors que maintenant, il paye $670.

Un salarié payait l'an dernier $1,144.50 sur un revenu de $14,000 tandis que cette année il s'en tire avec un impôt de $670. Je ne vois pas un grand nombre de mes amis les ministres à leur siège, mais ceci s'applique à eux; logiquement, ils ont surveillé leur propre intérêt, et je ne leur en fais pas un reproche. J'ose croire que les ministres, cela va sans dire, appuieront cette proposition de leur vote. Je ne dis pas cependant que nous voterons tous dans le même sens. N'auraient-ils pas raison de nous dire: "Allons, les amis, venez nous aider?"

Afin d'éclairer la Chambre j'ai préparé un tableau auquel j'emprunterai une douzaine d'exemples de l'application de la loi, et je demande à la Chambre la permission de le faire consigner au compte rendu afin qu'il soit donné au ministre de l'examiner, car je ne saurais croire qu'il ait jamais fait établir de cette façon le fonctionnement de la proposition pour son propre compte. Ce tableau est comme suit:

DIVIDENDES DES COMPAGNIES CANADIENNES

Les dividendes distribués par les compagnies canadiennes qui paient l'impôt du revenu sont aujourd'hui exonérés du paiement de la taxe normale sur le revenu; mais d'après les modifications projetées, cet avantage n'existera plus à l'avenir pour les actionnaires. Les changements annoncés dans le discours budgétaire auront pour effet d'augmenter considérablement la contribution à l'impôt du revenu de la part des porteurs d'actions bénéficiaires d'un dividende sur tout revenu jusqu'à $50,000. Pour les revenus dépassant $50,000, la contribution exigée sur les dividendes diminue à mesure que le revenu est plus fort, contrairement aux règles actuellement en vigueur.

Le tableau ci-dessous montre le pourcentage exigé par l'impôt du revenu—dans le régime actuel et dans le régime proposé—sur les augmentations de revenus, lorsque celles-ci proviennent de dividendes distribués par des compagnies canadiennes. La dernière colonne à droite montre l'augmentation et la diminution de la taxe proposée par rapport à celle actuellement en vigueur.

Augmentation du revenu	Pourcentage prélevé par l'impôt sur les augmentations de revenu provenant de dividendes distribués par des compagnies canadiennes		Montants prélevés en exécution des amendements projetés, par comparaison avec ceux de la loi actuelle
	Loi en vigueur	Loi projetée	
$ 2,000 à $ 3,000	néant	néant	
3,000 à 4,000	néant	2%	Exonéré actuellement.
4,000 à 5,000	néant	2%	Exonéré actuellement.
5,000 à 6,000	1·05%	3%	186% augment.
6,000 à 7,000	2·10%	4%	90% "
7,000 à 8,000	2·10%	5%	138% "
8,000 à 9,000	3·15%	6%	90% "
9,000 à 10,000	3·15%	7%	122% "
10,000 à 11,000	4·20%	8%	90% "
11,000 à 12,000	4·20%	9%	114% "
12,000 à 13,000	5·25%	10%	90% "
13,000 à 14,000	5·25%	11%	110% "
14,000 à 15,000	6·30%	12%	90% "
15,000 à 16,000	6·30%	13%	106% "
16,000 à 17,000	7·35%	14%	90% "
17,000 à 18,000	7·35%	15%	104% "
18,000 à 19,000	8·40%	16%	90% "
19,000 à 20,000	8·40%	17%	102% "
20,000 à 21,000	9·45%	18%	90% "
21,000 à 22,000	9·45%	19%	101% "
22,000 à 23,000	10·50%	20%	90% "
23,000 à 24,000	10·50%	21%	100% "
24,000 à 26,000	11·55%	21%	82% "
26,000 à 28,000	12·60%	21%	67% "
$28,000 à $30,000	13·65%	22%	61% augment.
30,000 à 32,000	14·70%	22%	50% "
32,000 à 33,000	15·75%	22%	40% "
33,000 à 34,000	15·75%	23%	46% "
34,000 à 36,000	16·80%	23%	37% "
36,000 à 38,000	17·85%	23%	29% "
38,000 à 40,000	18·90%	24%	27% "
40,000 à 42,000	19·95%	24%	20% "
42,000 à 43,000	21·00%	24%	14% "
43,000 à 44,000	21·00%	25%	19% "
44,000 à 46,000	22·05%	25%	13% "
46,000 à 48,000	23·10%	25%	8% "
48,000 à 50,000	24·15%	26%	8% "
50,000 à 52,000	25·20%	26%	3% "
52,000 à 53,000	26·25%	26%	1% diminut.
53,000 à 54,000	26·25%	27%	3% augment.
54,000 à 55,000	26·25%	27%	3% "
59,000 à 60,000	29·40%	28%	5% diminut.
64,000 à 65,000	32·55%	29%	11% "
69,000 à 70,000	34·65%	30%	13% "
74,000 à 75,000	37·80%	31%	18% "
79,000 à 80,000	39·90%	32%	20% "
84,000 à 85,000	43·05%	33%	23% "
89,000 à 90,000	45·15%	34%	25% "
94,000 à 95,000	48·30%	35%	28% "
99,000 à 100,000	50·40%	36%	29% "

Pour faciliter la comparaison entre l'effet de l'ancienne taxe et celui de la nouvelle, on n'a tenue compte dans le tableau ci-dessus que des revenus d'un homme marié sans enfants.

Je signalerai des cas typiques. Ainsi, un contribuable qui paye l'impôt sur ses dividendes jusqu'à $5,000 verse 186 p. 100 de plus qu'auparavant. Les revenus de $10,000 paient un peu moins proportionnellement: 90 p. 100 de plus que l'ancienne contribution. Sur un revenu de $40,000 le pourcentage diminue encore. Le contribuable verse 20 p. 100 de plus qu'il ne payait auparavant. Le bénéficiaire d'un revenu de $50,000 ne paie pas plus que sous l'ancien régime. Les propositions du Gouvernement favorisent donc le riche au détriment du possesseur d'un revenu modeste. Passé $50,000, c'est tout le contraire. La diminution ne se maintient pas; c'est pis encore. Il y a augmentation sur les petits revenus et diminution sur les gros, en faveur des contribuables les plus en état de verser la taxe. A $60,000 de revenus, la taxe est diminuée de 5 p. 100; à $70,000, la diminution est de 13 p. 100; le bénéficiaire d'un revenu de $90,000 a l'avantage d'une diminution de 25 p. 100, alors que les petits revenus doivent contribuer plus qu'auparavant.

Je veux dire un mot sur les chemins de fer de l'Etat. Nul plus que moi et nos amis n'est heureux des résultats encourageants donnés par l'administration du réseau national. J'espère qu'ils vont se maintenir.

Si l'on se reporte à la déclaration ministérielle, on constate l'absence de renseignements suffisants sur les dépenses d'établissement et sur la construction d'embranchements; on est encore moins informé à l'égard des hôtels du réseau. M'est avis que le public a droit à plus d'éclaircissements. Les journaux ont publié qu'il était question d'agrandir le Château Laurier. Je ne puis croire que le ministre

songe à pareille chose. Le pays supporte déjà bien assez de dépenses imputables sur le capital.

Si le ministre était en mesure d'établir que ces hôtels ont réalisé des bénéfices, la situation serait bien différente; mais je crois savoir que l'exploitation de chacune de ces hôtellerie s'est soldée par un déficit depuis nombre d'années. Dans ces conditions, je ne puis concevoir que l'on songe à débourser de nouvelles sommes pour agrandir ces hôtels.

Je désire également revenir sur l'un des aspects du bilan financier de nos chemins de fer Nationaux qui m'intéresse beaucoup et qui soulèvera peut-être aussi l'intérêt de certains collègues, qui nous déclarent avec une satisfaction évidente que l'augmentation des recettes est due à l'augmentation du volume du trafic du grain, que l'exploitation du réseau est profitable si la récolte de l'année est excellente. Voilà l'argument qu'emploient mes honorables amis pour contredire les compagnies de chemin de fer qui assurent qu'à transporter du grain elles perdent de l'argent. En examinant l'état des recettes par tonne que je relève dans le bilan financier des chemins de fer Nationaux, page 33, je constate que le trafic de denrées comme le blé, l'avoine, le maïs, l'orge, la farine et autres produits de la ferme représente 144,000 tonnes de moins en 1925 qu'en 1924. Or, si quelqu'un est en mesure d'établir à ma satisfaction de quelle façon il est possible pour notre réseau national d'accroître des recettes en transportant un plus faible volume de marchandises, je suis disposé à lui décerner la palme, à moins qu'on ne considère qu'on est en meilleure posture en transportant le moins de grain possible quand on perd de l'argent à transporter du grain. Et c'est justement ce qui est arrivé dans le cas qui nous occupe. Le bilan de l'année écoulée accuse un bénéfice net de 32 millions sur les dépenses d'exploitation; cependant, il n'y a pas un seul sou de ces bénéfices qui provienne du transport du grain. C'est évident à la face même du rapport, et si quelqu'un osait le nier, je serais disposé à demander qu'on lui fasse subir un examen mental.

De quelles sources proviennent donc les bénéfices réalisés par nos chemins de fer Nationaux? La seconde catégorie de produits qui ont été transportés sur le réseau national ce sont les produits animaux dont le volume a diminué de 12,000 tonnes; il n'y a donc pas lieu de calculer les bénéfices retirés de cette source. Les produits miniers accusent une augmentation de 671,000 tonnes pour le transport. Les produits forestiers ont fourni une autre augmentation de 360,000 tonnes,

[M. Chaplin (Lincoln).]

tandis que les produits ouvrés et divers autres articles de première nécessité accusent une augmentation de 1,626,000 tonnes. Ce sont là les trois catégories de produits qui ont permis de réaliser ce surplus de 15 millions, moins les sommes provenant des économies qui ont été effectuées, cela va de soi. Le bilan fait voir clairement, c'est incontestable, que des économies ont été réalisées dans les frais d'exploitation. Cependant, le rapport démontre sans équivoque,—c'est clair comme le jour—que pas un seul sou de ce surplus des chemins de fer Nationaux ne provient des sources dont parlent mes honorables amis du groupe progressiste. Pas un seul dollar de ce surplus ne provient du transport du grain.

M. CAMPBELL: De quelle façon l'honorable député explique-t-il le fait que les recettes nettes sont plus élevées durant les mois où les chemins de fer transportent le plus fort volume de grain?

M. CHAPLIN (Lincoln): Je doute fort que mon honorable ami ait raison de prétendre que les recettes nettes augmentent. Les recettes brutes peuvent être plus élevées, je l'admets, mais je ne crois pas qu'il puisse établir le bien-fondé de son assertion, étant donné que cela prend quelque temps avant que les états soient au complet.

M. CAMPBELL: Oui, je le peux.

M. CHAPLIN (Lincoln): Dans cette industrie du transport personne n'est en mesure de dire de quelles sources proviennent les bénéfices. Il fauurait être fixé quant à l'époque où les autres produits ont été transportés. Il se peut fort bien que les autres produits aient été transportés durant la même période que le grain pour ainsi dire et cela pourrait expliquer la différence. Cependant, mon honorable ami qui est assez astucieux, sait parfaitement, j'en suis convaincu, que pas un seul sou de ce surplus ne provient du transport du grain, ainsi que le rapport l'établira sans le moindre doute.

M. CAMPBELL: Si l'honorable député veut bien prendre la peine de consulter l'état des recettes hebdomadaires, il se rendra compte que les recettes du réseau commencent à augmenter à partir du mois d'octobre pour redescendre de nouveau dès que la soison du transport du grain est terminée.

M. CHAPLIN (Lincoln):Cela s'est-il présenté cette année?

M. CAMPBELL: Parfaitement.

M. CHAPLIN (Lincoln): S'il en est ainsi, cette année, le trafic du grain n'a pas été

aussi considérable que l'année dernière. Dans cette industrie comme dans toutes les autres, il faut que vous répartissiez vos frais d'exploitation sur toute l'année. Ce principe s'applique dans l'industrie du transport par chemin de fer comme dans toutes les entreprises manufacturières et peut-être avec encore plus de raison. Certains débours, pour l'achat de tel ou tel article nécessaire à l'exploitation d'une industrie, doivent être répartis sur les douze mois de l'année, mais le bilan n'est pas terminé tant que le dernier mois de l'année n'est pas écoulé. C'est peut-être ce qui se produira dans ce cas.

Je tiens à bien faire pénétrer dans la tête de mes honorables amis que, bien que le bilan des chemins de fer Nationaux accuse une certaine amélioration, ils ne sont pas près de voir se clore l'ère des déficits. D'après le bilan financier du réseau national, le déficit accuse une augmentation de 41 millions. Or, nous avons lieu de nous féliciter à cette heure par la supposition que nos chemins de fer ont fait leurs frais pour ainsi dire; cependant, il ne faut pas oublier que le Gouvernement ne touche pas un seul sou d'intérêt sur les sommes qu'il a placées dans cette entreprise. Vraiment, comme le ministre des Finances (l'hon. M. Robb) le dit, ce placement devra peut-être finalement être rayé. Toutefois, le fait est que nous n'avons pas gagné suffisamment pour payer même tous les intérêts dus aux détenteurs d'obligations du dehors; il manquaient 8 ou 10 millions. Conséquemment, nous n'avons pas lieu de nous féliciter mutuellement avant d'avoir passé l'autre barrière. La route est encore longue et il n'y a pas raison de parler de réduction des tarifs de transport. Je veux empêcher le ministre de réduire les tarifs en faveur de certains de nos amis jusqu'à ce que les chemins de fer rencontrent leurs obligations. Le Gouvernement du Canada a dû combler le déficit et payer huit ou dix millions pour les intérêts sur les obligations détenues au dehors et n'a rien reçu sur les capitaux placés dans cette entreprise. En réalité, la situation s'est améliorée, et je m'en réjouis. Mais le peuple canadien ne doit pas oublier le fait principal de toute l'affaire, et la situation réelle est telle que je l'ai exposée.

L'an dernier, le ministre des Finances, forcé d'annoncer une diminution des recettes d'environ 50 millions, fit une vertu de la nécessité et réclama le mérite d'avoir réduit les impôts d'autant. Il déclarait: "L'impôt sur les ventes a diminué de 15 ou 20 millions et les tarifs douaniers ont rapporté 15 ou 20 millions de moins. Conséquemment, ce sont des impôts que vous n'avez pas payés:" Ayant considéré cette diminution de 50 millions environ dans les recettes comme une réduction d'impôts, le ministre cette année, avec une augmentation des recettes atteignant quelque 30 millions, fera volte-face et admettra que nous avons une augmentation des impôts que le peuple a dû payer. Ce raisonnement, je pense, est juste; vraiment l'argument s'applique dans les deux cas. L'an dernier, lorsqu'il fut question des tarifs douaniers, mes honorables amis à ma gauche se sont réjouis de la réduction de la somme. Je désire leur demander maintenant ce qu'ils pensent de l'augmentation des impôts douaniers qui atteint une somme de 108 à 127 millions de dollars? S'agit-il, cette année, d'une question d'impôts ou d'une augmentation de revenu? L'an dernier, alors que nous avions une réduction, le ministre déclarait qu'il avait soulagé le peuple d'autant; maintenant que les recettes son plus élevées, que dit-il? Le ministre des Travaux publics (l'hon. M. King) sourit. Il nous dira probablement ce que pense le ministre des Finances.

L'hon. J. H. KING: Vous allez très bien.

M. CHAPLIN (Lincoln): Si c'est là la seule réponse que le ministre puisse donner, nous allons comparer les chiffres d'un certain nombre d'années. Les impôts douaniers ont rapporté en 1925-1926, l'année qui vient de s'écouler, une somme de 127 millions de dollars. L'année précédente, on avait perçu une somme de 108 millions; et pendant les années successives précédentes, 121 millions, 118 millions et 105 millions. Ce sont là les recettes des impôts douaniers. Ces recettes sont assez uniformes, il n'y a aucune réduction importante ou aucune amélioration considérable au point de vue public. Prenons les impôts sur les ventes; je vois, au chapitre de l'impôt spécial de guerre sur le revenu et de l'impôt sur les ventes, qu'en 1920 le Gouvernement a perçu 15 millions et demi. En 1921, 78 millions; en 1922, 73 millions; en 1923, 106 millions; et en 1924, 120 millions, en chiffres ronds. En 1925, les chiffres tombaient à 85 millions, et l'on nous déclarait que les impôts avaient été réduits. Cette année, ils ont monté de nouveau à 95 millions, chiffre le plus élevé sauf ceux de deux ou trois années de cette période. C'est la plus grande source de revenu si on en excepte la douane, et l'on prétend avoir réduit les impôts.

C'est le gouvernement actuel qui a augmenté l'impôt sur les ventes et il n'est pas question maintenant d'alléger ce fardeau. On annonce aux gens qu'ils n'auront plus à ap-

poser de timbres pour l'impôt sur les reçus, que le port a été réduit et autres choses de peu d'importance, que personne ne remarquera. Les gros impôts sont maintenus, cependant, tout comme les dépenses importantes. Le malheur, c'est que ce gouvernement ne connaît pas l'économie. L'honorable député qui m'a précédé a discouru longuement sur la question de l'économie; il est malheureux que le ministre n'ait pas entendu ce discours, car l'honorable député qui arrive de la législature provinciale nous a dit tout ce qui se rapporte aux impôts; il nous a exposé la façon d'économiser du gouvernement provincial. Ce gouvernement dépense trop d'argent; les impôts sont trop élevés; nous ne pourrons jamais rivaliser avec nos voisins de la grande république du Sud si nous ne réduisons pas les impôts. La réduction qu'annonce le ministre se résume à rien du tout, ce n'est qu'un remaniement des impôts. On rejette le fardeau sur ceux qui sont le moins en mesure de les payer et l'on exempte ceux qui peuvent très bien les payer. C'est ce que l'on a fait au sujet de l'impôt sur le revenu.

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

Reprise de la séance

3e LECTURE

D'un projet de loi d'intérêt privé (bill n° 20), présenté par M. Clark, concernant la Pacific Coast Fire Insurrance Company.

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité, d'un projet de loi d'intérêt privé, (bill n° 19), présenté par M. Malcolm, ayant pour objet de constituer en corporation The Agents Insurance Company.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI D'INTERET PRIVE RELATIF A LA GRANDE LOGE ORANGISTE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE

La Chambre se forme en comité et passe à la discussion des articles du projet de loi (bill n° 92), présenté par M. Hocken, concernant la grande Loge orangiste de l'Amérique britannique.

(L'article 1er est adopté.)

Sur l'article 2—Abrogation de l'alinéa *e* de l'article 1.

M. HOCKEN: Monsieur le président, on désire faire du paragraphe 2 de l'article 2 le paragraphe 2 de l'article 3.

M. le PRESIDENT: Fort bien.

(L'article est adopté après cette modification.)

[M. Chaplin (Lincoln).]

Les articles 3 à 8 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 9—Entrée en vigueur de la loi.

M. HOCKEN: Je désire apporter une légère modification à cet article. Je propose de modifier l'article 9 en remplaçant aux lignes 41 et 42 les mots "qui doit avoir lieu au cours de l'année 1926" par les mots "à l'assemblée qui suivra l'adoption de cette loi". La raison de cet amendement est que le projet de loi peut être adopté après la date de l'assemblée de 1926.

(L'amendement est adopté, ainsi que l'article ainsi modifié.)

Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR L'EXPOSE BUDGETAIRE

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb, l'invitant à se former en comité des voies et moyens, ainsi que sur l'amendement de l'honorable R. J. Manion.

M. CHAPLIN (Lincoln): Monsieur l'Orateur, je parlais, avant le dîner, de la question des impôts et des dépenses. Je traiterai maintenant, brièvement, celle de la dette publique. Voici le montant de cette dette pour les années de 1920 à 1926 inclusivement, en chiffres ronds:

1920	$2,248,000,000
1921	2,340,000,000
1922	2,422,000,000
1923	2,453,000,000
1924	2,417,000,000
1925	2,417,000,000
1926	2,395,000,000

On remarquera que, même en tenant compte de la réduction faite cette année, la dette est de 55 millions de dollars de plus qu'en 1921. Il y a un autre point très important: dans une entreprise privée, quand on rembourse une dette contractée une année précédente ou reportée d'une année précédente, on impute habituellement cette somme sur les comptes indéterminés; on ne la considère pas comme faisant partie des affaires de l'année. Il serait faux de dire que cette somme représente un profit sur les affaires de l'année. Je prétends que toute somme de cette sorte perçue pendant la dernière année financière devrait être portée au compte de la dette publique et aurait dû servir à la réduction de cette dette. Si l'on avait également fait servir à la même fin toutes les sommes reçues de l'Angleterre à divers titres, on aurait réduit la dette de 80 à 90 millions de plus. Mais le Gouvernement imputa ces recettes au compte régulier comme les recettes ordinaires, au lieu de les faire servir à la réduction de la dette publique comme il aurait dû.

Le ministre des Finances n'a pas parlé des emprunts roumain et grec. Il ne nous a pas dit si ces pays ont payé ce qu'ils devaient au Canada. L'an dernier, le Gouvernement annonça le paiement avant de savoir si la Grèce ou la Roumanie allaient payer. Il ne nous a pas dit cette année si ces pays ont fait honneur à leurs obligations; nous n'en savons rien.

Je passe à l'examen des résolutions budgétaires. Les premières se rapportent à certains traités conclus récemment et qui nécessitaient des modifications du tarif. Le premier article a trait aux viandes. En d'autres termes, les députés libre-échangistes, ceux qui ne veulent accorder aucune espèce de protection, consentent volontiers à relever le droit imposé sur les viandes dans l'intérêt d'un pays étranger. Pourquoi a-t-on relevé ce droit? Dans l'intérêt du Canada? Oh! non, de l'Australie! Certains honorables députés sont libre-échangistes, mais ils consentent à devenir protectionnistes pour l'Australie. Je prie ces honorables députés de me dire s'ils ne consentiraient pas à être protectionnistes dans l'intérêt de leur pays. La protection est assez bonne pour un autre pays, mais elle est inutile au Canada. Le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) n'a pas lieu de rire. Les honorables membres de la droite vont aux Antilles et négocient une convention commerciale, puis s'en reviennent la soumettre à la Chambre après avoir élevé les droits sur certaines marchandises dans le but de protéger la population de ces îles et non celle du Canada. Ainsi il y a le cacao, le café, le gingembre, la muscade et l'arrowroot. Si le ministère voulait bien s'occuper plus de la population du pays que de celle des autres pays, ce serait mieux.

Les résolutions douanières comportent toute une longue série de droits sur le sucre. Voilà trois fois que le Gouvernement modifie les droits sur le sucre au bénéfice des noirs des Antilles et au détriment de la population canadienne, surtout de trois ou quatre comtés de l'Ontario. Le Gouvernement n'a pas foi dans la régime protecteur quand il s'agit des agriculteurs des comtés de Kent, de Lambton et d'Essex, mais il y croit quand il s'agit de venir en aide aux ouvriers nègres des Antilles. C'est à cette espèce de protection que les honorables députés de la Saskatchewan et des autres provinces réservent leur faveur.

Dans le tableau des droits, il y a un article ayant trait au sel de table. Le ministre des Finances, en annonçant cette modification, n'a pas donné d'explication, mais il y en a une. Le sel n'est pas pur. Il contient un mélange qui lui donne l'avantage d'entrer au pays en bénéficiant d'un droit de 5, 10 ou 15 p. 100 selon le cas. C'est peut-être une bonne chose, mais il ne me semble pas que ce soit à l'avantage de l'industrie du sel au Canada. J'y trouve encore des articles comme les bananes et les fruits de toutes sortes qu'on ne cultive pas dans notre pays, mais pour lesquels nous sommes contents de nous imposer des droits dans l'intérêt de la population d'un autre pays. Cela peut faire l'affaire des gens de là-bas, mais il ne semble pas que cela fasse le nôtre. Je prélèverais plutôt des droits sur des produits au bénéfice de la population canadienne au lieu ee favoriser des populations étrangères.

Après le sucre viennent les amers d'angosture. Si je ne me trompe, on a déjà fait des commentaires à ce sujet. C'est ici que le cocktail fait son apparition. On abaisse de $10 à $5 les droits sur ces amers au bénéfice des messieurs qui en font usage. Pourrait-on prétendre que cette diminution soit à l'avantage des ouvriers et des cultivateurs du pays?

Nous arrivons à l'article sérieux, dont on a beaucoup parlé dans tout le pays. Je veux parler de l'automobile. Avant de traiter ce sujet, je veux d'abord mettre l'Assemblée au courant de ce qui s'est fait au département. Nous avons un ministère des Finances qui s'occupe de faire des lois au sujet des droits de douane, puis nous avons un département des Douanes qui se charge de mettre en vigueur les lois préparées par le département des Finances. Quand on a établi des droits sur les automobiles, on les a fixés à 35 p. 100. Quand ces droits ont été établis, il n'a été nullement question de pièces d'automobiles. On ne faisait pas du tout mention des pièces et le département des Douanes a dû alors définir par règlement la pièce d'automobile. D'après les autorités du département et avec la connaissance qu'elles possèdent, elles ont décidé que les pièces d'une automobile étaient les roues, le châssis, la capote et la carrosserie. Voilà ce qui constitue une automobile et telles en sont les diverses pièces. Naturellement ou ne manquera pas de voir l'évident manque de logique d'un tel règlement quand je dirai que les parties d'une roue ne sont pas considérées comme une pièce de l'automobile. Ainsi quoique la roue soit une pièce de la voiture, le moyeu de la roue ne serait pas une pièce de la voiture. C'est ainsi qu'on fait les affaires au département des Douanes. Je ne fais de reproche ni au Gouvernement, ni à qui que ce soit, je me contente de dire comment les choses se passent au département. Les fonctionnaires ne connaissent pas la besogne qu'on leur fait faire.

L'autre jour, pour obtenir un renseignement du département, j'y ai fait une visite pour savoir à quoi m'en tenir. Je priai un des

hauts fonctionnaires de me dire quel droit on avait à payer pour un moyeu d'automobile; or, que pensez-vous que fut sa réponse? Il examinan le tarif et découvrit "ébauches de moyeux de roues", et il me dit que le droit à payer serait le même que pour ces "ébauches de moyeux de roues". Ceux qui sont ici depuis des années savent fort bien que l'ébauche de moyeu de roue servait aux anciennes voitures. Elle était en orme et trouée de part en part, et ce fonctionnaire allait exiger le même droit pour le moyeu d'une roue d'automobile que pour une ébauche de moyeu dont on se servait il y a vingt ans! C'est là un exemple des connaissances des fonctionnaires de ce service. L'Assemblée pourra se rendre compte de ce que l'on peut obtenir d'un département qui dans son jugement prétend qu'il n'y a que quatre pièces à une automobile, quand je lui dirait que l'on compte de 160 à 200 pièces à fabriquer ou à importer, qu'il faut en tout cas se procurer. Vous pouvez voir l'inconséquence et l'absurdité de chercher à administrer ainsi un département des Finances et de faire interpréter par le département des Douanes la pensée du ministre. Je ne critique pas du tout le ministre pour cela. Mes commentaires ne s'inspirent pas de cette intention. J'espère qu'ils produiront un bon effet et que le Gouvernement prendra des dispositions pour que le personnel du département des Finances sache ce qu'il fait et ce qu'il veut, ou que les autres découvrent ce qu'ils veulent et l'accomplissent. Mais ce n'est sûrement pas le cas aujourd'hui.

Voici maintenant la situation. Nous constatons que le ministre a inséré dans le tarif une disposition relative aux pièces d'automobiles, mais de toute évidence, les pièces d'automobiles ne seront pas les mêmes qu'auparavant. Il faut que le Gouvernement change cela. Il est malaisé de dire ce qu'il fera. Une chose est sûre, c'est que nous ne pouvons pas discuter convenablement, avec précision et raisonnablement, cette disposition et le commerce de l'automobile sans savoir quelles seront les modifications. Des modifications s'imposent. J'avertis le ministre que le droit proposé expose cette industrie à la ruine, quoi qu'en disent certaines gens. Sans certaines modifications, c'est la fin de cette industrie. Les fabricants de pièces d'automobiles ne sauraient continuer à faire affaires à moins que les fabricants de véhicules ne le continuent aussi. C'est impossible. Si une automobile s'importe et que certaines pièces doivent se fabriquer ici, à si bon marché que ce soit, elles ne seront jamais posées sur cette voiture. Il en va de même des pneus. Si les automobiles complètes peuvent s'importer, le fabricant de pneus aura beau consentir à vendre ses pneus le meilleur marché possible, il ne pourra jamais obtenir la commande. Vous courez donc le risque d'acculer à la faillite le fabricant de pièces à moins de maintenir l'industrie du fabricant d'automobiles. D'autre part, si vous êtes d'avis que les marchands d'automobiles peuvent continuer à faire affaires en important le véhicule en majeure partie ouvré ou plus qu'à moitié ouvré, vous ruinez aussi le fabricant de pièces, et c'est la fin de son placement au pays.

[M. Chaplin (Lincoln).]

L'honorable ministre a déclaré l'autre jour: "J'ai discuté cette question avec les fabricants d'automobiles." Il n'a pas déclaré cela ici, mais il l'a dit; je ne crois pas que ce fût dans une conversation bien particulière. Mais, à ma connaissance, il n'a jamais discuté la chose avec les fabricants de pièces et ceux-ci n'ont jamais eu l'occasion de la discuter avec lui avant de venir ici. Voici une industrie touchant laquelle le ministre n'avait pas les renseignements nécessaires. Il ne pouvait les obtenir du département des Douanes, car celui-ci n'en savait rien et n'en sait encore rien. Le ministre puise ses informations à une couple de sources, et je vous assure qu'il en obtient bien plus depuis les remaniements, qu'auparavant. Il est plus au fait des obstacles qu'il ne l'a jamais été. Il eût bien mieux valu pour lui de se renseigner un peu d'avance.

Mais quelqu'un prétend que les intéressés savaient que ces remaniments s'effectueraient. La vérité, c'est que les fabricants d'automobiles se fiaient à la déclaration faite par le premier ministre dans les villes qu'il a visitées, à la promesse qu'il ne remanierait pas le tarif et créerait une commission du tarif. Les intéressés comptaient faire leurs observations à l'endroit convenable, et c'était devant la commission du tarif. Je ne dis pas que le droit est trop élevé ou trop bas, peu m'importe; mais à mon sens, le Gouvernement n'aurait pas dû frapper au cœur une industrie quelconque sans faire une analyse convenable et soignée de la situation entière. Cette analyse, il ne l'a pas faite, à mon avis. On allègue que M. Ford a proclamé les automobiles trop chères. Il est étrange, monsieur l'Orateur, qu'après avoir atteint la soixantaine probablement, et avoir établi une industrie géante dans un pays au tarif protecteur aussi élevé que le nôtre, un homme s'en vienne nous dire: "Vous devriez avoir le libre-échange." La chose serait peut-être dans l'intérêt de M. Ford, mais j'ignore si elle est autant dans celui du Canada ou si M. Henry Ford doit être le juge de ce qui est dans l'intérêt du Canada.

L'hon. J. H. KING: Henry Ford n'a-t-il pas affirmé que ce serait une bonne chose pour l'industrie de l'automobile à Windsor ou à Ford-City?

M. CHAPLIN (Lincoln): Si M. Ford a prononcé les paroles que lui attribue le ministre relativement à l'industrie à Windsor, j'ai fort lieu de demander à Ford, pourquoi, s'il est libre-échangiste, il n'a pas depuis bien des années, demandé au gouvernement américain d'établir le libre-échange dans son pays.

L'hon. M. STEWART: Ce n'est pas la question. N'a-t-il pas déclaré que ce serait une bonne chose pour l'industrie à Windsor et qu'il pouvait fabriquer dans ces conditions? La pilule est dure à avaler, n'est-ce pas?

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre de l'Intérieur est-il ou non en train de faire un discours? Il voudrait évidemment faire le mien. Et personne ne déteste autant d'être interrompu pendant qu'il parle.

L'hon. M. STEWART: Mais non; je ne me suis jamais encore refusé aux interruptions.

M. CHAPLIN (Lincoln): Si M. Ford a le droit de se prononcer sur les affaires canadiennes, j'ai certainement le même droit de dire ce que je pense de lui et des Etats-Unis. Admettons qu'il a raison, et qu'il connaisse son affaire, et que ce soit une bonne chose pour le Canada. Ne serait-ce pas une bonne chose aussi pour les Etats-Unis; et a-t-il jamais demandé la diminution des droits américains? Il est amusant d'entendre un homme ayant amassé des centaines de millions vous dire: maintenant, mes amis, je suis en état d'exporter dans le monde entier et vous pouvez adopter le libre-échange. Il ne chantait pas sur le même ton lorsque les automobiles de fabrication anglaise menaçaient le marché américain il y a quelques années. Il me rappelle feu Andrew Carnegie, ce fabricant d'acier dont l'établissement devint le germe des gigantesques aciéries de la United States Steel Corporation. Ecossais pratique, il fut bien content de profiter du tarif pendant trente à trente-cinq ans pour développer son immense entreprise, puis aussitôt celle-ci vendue à la United States Steel Corporation, il redevint l'Ecossais libre-échangiste qu'il était à l'origine.

Quant à l'industrie automotive et à Henry Ford, je serais bien disposé à leur accorder le libre-échange; et pourquoi pas? Mais est-ce une raison pour le Gouvernement d'en ruiner d'autres? L'entreprise Ford est une affaire distincte des autres; elle a grandi d'après un principe absolument différent des autres. Pendant quinze ans au moins, elle a toujours fabriqué le même modèle, s'en tenant malgré tout à celui-là, n'ayant pas à changer d'outillage, rivée à ce seul type. Et chaque année, au lieu d'ajouter quelque chose de nouveau pour attirer la clientèle, elle la retenait au moyen d'une diminution de cinquante à cent dollars dans le prix de vente. Aucune autre ne pouvait faire cela. Le modèle Ford était unique et n'avait pas de concurrent du même prix, à deux cents dollars près.

L'hon. M. STEWART: M. Ford n'est-il pas le type de l'industriel économe et avisé? N'a-t-il pas également réussi avec le chemin de fer qu'il a acheté? La protection ne signifiait rien pour cette entreprise.

M. CHAPLIN (Lincoln): Il n'est pas le seul homme qui ait fait un succès de son affaire. L'entreprise Ford est un tout en soi. Elle fabrique son propre acier, elle a ses propres chantiers de bois, ses propres exploitations forestières, ses propres mines, se fournit de tout au prix de revient, et sans rien excepter. C'est sa méthode et cela la regarde. Ford a acheté un chemin de fer en banqueroute et l'a rendu lucratif parce qu'il pouvait le fournir de trafic dont il était maître de disposer. Serait-ce là une raison pour ruiner le nôtre?

L'hon. M. STEWART: Certainement non. Je rappelle simplement le fait que Henry Ford n'a jamais que je sache demandé de droits de douane aux Etats-Unis, et qu'il exploite un chemin de fer.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je n'ai jamais dit que M. Ford a demandé un tarif protecteur, mais M. Ford en a bénéficié pendant vingt à vingt-cinq ans. Il déclare maintenant que sa fabrique en a bénéficié en Canada, et je demande au ministre s'il n'a pas fait de même aux Etats-Unis.

L'hon. M. STEWART: Certainement, et tous les honorables amis de la gauche en eussent fait autant.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je n'ai pas dit et je n'ai jamais entendu dire que M. Ford ait demandé au gouvernement américain d'enlever les droits sur les automobiles.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami peut-il affirmer que Henry Ford ait jamais demandé l'imposition de droits protecteurs: voilà ma question.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je n'ai jamais interrogé M. Ford à ce sujet et je ne puis répondre à cette question. Mais le ministre voudra-t-il me dire s'il tient pour le libre-échange en matière d'automobiles?

L'hon. M. STEWART: Pas le libre-échange pour les automobiles.

M. CHAPLIN (Lincoln): Alors, il est pire que Henry Ford.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami me pose une question à laquelle je répondrai avec plaisir. Mon honorable ami cherche à prouver depuis une demi-heure que nous n'avons pas étudié cette question; que nous avons agi en aveugles. Rien de plus inexact. La même assertion a été faite au sujet du droit sur les instruments aratoires.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je veux bien que l'on me demande une question, mais je m'oppose à ce que l'honorable ministre fasse un discours.

L'hon. M. STEWART: Avec tout le respect que je dois à l'honorable député, je lui ferai observer qu'il m'a interrogé et que je lui ai répondu.

M. l'ORATEUR: L'honorable député a posé une question, mais je crois qu'il demande maintenant d'être lui-même protégé.

M. CHAPLIN (Lincoln): Peu m'importe que l'on me pose une question, mais je ne tiens pas à ce que l'honorable ministre y réponde lui-même.

Je regrette l'absence du ministre des Finances parce que je désire mentionner un article ou plus du tarif. Les honorables députés se le rappellent, il y a quelques années j'ai déclaré à la Chambre que j'avais prié l'ex-ministre des Finances, le très honorable M. Fielding, de frapper d'un droit la teinture de la soie. En 1921 il n'y avait aucun droit sur cet article que l'on proposait de mettre sur le marché, et le manufacturier qui était si impatient de venir au pays pour la teindre demandait une protection de 10 p. 100. Le ministre a dit: Bien entendu, nous ne sommes pas un Gouvernement protectionniste et je ne ferai aucune promesse, mais si cette demande me semble raisonnable je l'examinerai. Dans le budget de 1922, le ministre a bien voulu protéger l'industrie de la teinture de la soie d'un droit de 10 p. 100, et dans ma ville une petite compagnie a dépensé 100,000 dollars pour fonder une usine de teinture de la soie. Il est arrivé que le ministre, en compagnie de l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries, aujourd'hui ministre de la Justice (l'hon. M. Lapointe) est allé en France et a signé une convention de commerce avec ce pays. Cette convention a réduit ce droit de moitié environ.

Je veux citer une autre perfidie, ou, monsieur l'Orateur, si vous trouvez cette expression trop forte, une autre violation de promesse de la part de ce ministère. Il y a une couple d'années, en 1924, je crois, une compagnie anglaise est venue au Canada et a prié ce Gouvernement d'imposer un droit sur la soie artificielle, produit que cette compagnie avait l'intention de manufacturer. Cette maison, est, je dirai, la plus importante de l'Angleterre et l'une des plus considérables de l'univers en ce qui concerne cette industrie. Elle a soumis au ministre certains de ses projets. Elle a offert de construire une usine au prix de 2 à 3 millions, et d'utiliser notre bois pour la fabrication de la soie artificielle. Nous ignorons ce qui a eu lieu, mais, quoi qu'il en soit, le Gouvernement a entendu cette compagnie et, à la suite de l'entrevue, un droit a été imposé sur cet article. En même temps, un drawback a été accordé dans le but de permettre à ceux qui étaient intéressés dans l'importation de ce produit de faire venir ce dont ils avaient besoin jusqu'à ce que la manufacture commençât son exploitation. Voici comment s'exprime M. Fielding à la page 2635, volume III, du Hansard de 1923:

> On nous promet la création d'une nouvelle industrie, la fabrication de la soie artificielle. On nous fait voir que cette industrie emploiera beaucoup de monde, et nous avons tout lieu de croire qu'en lui facilitant la tâche, elle s'établira sur une grande échelle. Nous nous proposons de préparer un classement où le nouveau produit sera traité presque sur le pied de la soie et cela nous porte vivement à espérer que cette très importante industrie se fixera au Canada.

Apparemment, la compagnie anglaise ne fut pas satisfaite, et, à la suite de plus amples négociations, les résolutions furent modifiées en comité pour faire droit à ses désirs, de sorte qu'elle obtint ce qu'elle avait demandé. Les drawbacks furent aussi assurés. Quelque temps après, la compagnie écrivit au ministre en lui disant que son usine tarderait peut-être un peu à commencer ses travaux. Elle voulait être sûre d'abord que son produit serait accepté avec faveur et elle priait le ministère de maintenir le drawback jusqu'au moment de l'exploitation de son industrie. C'est ce que fit le ministre. Un décret, que j'ai sous la main, fut adopté pour prolonger le délai jusqu'au 31 décembre 1925. Il y a quelques semaines le Gouvernement a appris que cette maison était prête à commencer. Elle avait fait une épreuve assez complète de la matière première au Canada pour se convaincre que son article serait de première qualité. En réalité, il fut trouvé meilleur qu'elle ne l'espérait parce que notre bois était de plus belle qualité qu'elle ne croyait. Maintenant, à sa grande surprise, le ministre dépose un budget contenant des dispositions tout autres en faveur d'une autre compagnie qui est sur le point de commencer son exploitation dans la province de Québec. L'effet de cette décision ministérielle est que le droit dont cette compagnie anglaise a joui sur son produit depuis trois mois et demi est presque enlevé. Les trois quarts du droit ont dis-

paru, et cette compagnie serait ruinée si ce n'était de sa solide situation financière. C'est ce que j'appelle une perfidie. C'est un manque de parole de la part du Gouvernement qui ne nous fera de bien sur aucun marché du monde, dans l'esprit de ceux qui seront mis au courant de ce qui s'est passé. Je n'ai pas mission de défendre les intérêts de ces gens et je n'ai pas d'autres renseignements que ceux que j'ai pu recueillir au hasard. Je ferai observer cependant, qu'ils sont venus s'établir dans la ville où j'habite parce qu'elle est le centre d'une petite industrie en train de développement, la fabrication de la soie. Voilà le traitement que ces capitalistes ont reçu aux mains du Gouvernement. Ils ont placé une somme d'environ 2 millions dans cette industrie, à Cornwall, et ils fournissent du travail à 500 ouvriers. Il s'écoulera une couple d'années avant que la compagnie de Québec soit en mesure de produire et, dans l'intervalle, on permet aux produits similaires de pénétrer sur notre marché en franchise pour ainsi dire. Bref, 75 p. 100 de l'article fini qu'ils produisent bénéficiera à l'importation d'un drawback. Voilà de quelle façon le Gouvernement traite les étrangers qui ont l'intention de faire des affaires au Canada.

Mais en voilà assez, monsieur l'Orateur, et, en terminant, permettez-moi de remercier les honorables membres de l'attention soutenue avec laquelle ils ont suivi mes observations.

M. MACDONALD: Le but que je vise en prenant part au présent débat, monsieur l'Orateur, c'est d'appeler votre attention sur le fait que, en dépit des progrès merveilleux que la province d'Ontario a accomplis dans le domaine industriel, sa principale industrie est encore l'agriculture. Il est heureux que tous les partis concèdent à notre agriculture le rang d'industrie fondamentale; lorsqu'elle traverse une ère de prospérité toutes les autres s'en ressentent. Etant donné ce fait essentiel, il est raisonnable d'espérer que les représentants de la province s'intéresseront beaucoup à la présente situation de cette industrie et que ses besoins pressants lui vaudront le sympathique intérêt de mes honorables amis de la gauche. Or, il est juste de faire observer que toutes les sympathies exprimées par les honorables membres de la gauche en général, depuis le commencement du présent débat, sont allées aux grands intérêts protégés.

Etant donné que je me suis étroitement identifié avec l'industrie agricole de mon comté natal de Glengarry, au cours des trente-cinq dernières années, et que je suis bien au courant des difficultés sans fin avec lesquelles la plupart des cultivateurs ont à lutter en vue de joindre les deux bouts, même dans ce comté au sol fertile, j'ai tenté de trouver une explication plausible de cette mentalité des honorables députés de l'opposition. Une analyse succincte du rapport du directeur général des élections touchant le résultat des dernières élections générales, nous fournira peut-être cette explication. En consultant ce document, l'on constate que sur un total de quatre-vingt-deux candidats, la province d'Ontario a élu soixante-huit conservateurs. Ces soixante-huit représentants conservateurs furent élus par 57 p. 100 des votes déposés dans les urnes électorales et par 38 p. 100 des citoyens qui avaient le droit de suffrage dans notre province. Or, de ces soixante-huit députés d'Ontario, quatre sont classés comme cultivateurs, un autre comme cultivateur retiré des affaires, trois comme cultivateurs et éleveurs d'animaux de pure race et un autre encore, comme entrepreneur et cultivateur.

Avec tout le respect qui est dû à l'instruction supérieure et aux qualités intellectuelles des nombreux représentants de professions libérales qui constituent ce groupe, monsieur l'Orateur, je suis d'avis que leur formation même les empêche d'envisager de façon sympathique les problèmes de la classe agricole, tandis que ceux d'entre eux qui seraient peut-être disposés à témoigner quelque sympathie aux cultivateurs, ont laissé leur sympathie s'émousser par tout ce qui les entoure. Combien s'en trouve-t-il, parmi les représentants élus de la province d'Ontario, qui sont bien au fait des revenus et des dépenses constituant le budget d'un cultivateur ordinaire? Combien y en a-t-il parmi nos journalistes canadiens qui se font une idée exacte des recettes et des dépenses du cultivateur exploitant une ferme ordinaire? En dernier ressort, on peut tenir la presse du pays responsable de la masse des malentendus qui prévalent dans nos centres urbains et industriels sous ce rapport. Et dans cet ordre d'idées, je désire appeler votre attention sur un article du *Toronto Saturday Night*, reproduit par l'*Ottawa Journal* du 5 courant, et qui est ainsi conçu:

Taxes, tarif et industrie

Lorsque le conseil d'agriculture du Canada a interviewé le cabinet l'autre jour, les membres de la délégation se sont prononcés énergiquement contre la réduction de l'impôt sur le revenu. Ces philanthropes ont foi dans les taxes. Ils y ont foi, cela va de soi, pour tous les autres, sauf eux-mêmes. Ce n'est pas qu'ils craignent de jamais être appelés à acquitter l'impôt sur le revenu; cependant, du fait de cette réduction, il peut arriver d'une façon ou d'une autre que la nécessité s'impose de prélever d'autres taxes dont ils pourraient être obligés dans le cours des années d'acquitter leur part.

En ce qui regarde l'application de l'impôt sur le revenu, qu'il soit élevé ou bas, ils n'ont pas raison de

se tracasser. L'année dernière, d'après les chiffres les plus récents, il y avait exactement 3,061 cultivateurs qui acquittaient l'impôt sur le revenu au Canada; ils ont versé au fisc une somme globale de $162,000. A ce montant, 530 cultivateurs de l'Ontario ont contribué $19,351. Dans la province de Québec, 42 cultivateurs ont versé $3,775, ce qui représente à peu près la moitié de la somme acquittée par les cultivateurs de la Colombie-Anglaise. D'autre part, les cultivateurs de l'Ouest canadien, semble-t-il, se font une conception raisonnable de leurs responsabilités. En Saskatchewan, 1,492 cultivateurs ont versé une somme de $70,956. Dans l'Alberta, 663 cultivateurs ont versé au fisc une somme de $49,894. Au Manitoba, 171 cultivateurs ont acquitté une somme d'à peine $6,303 mais c'est encore le double de ce qu'ont acquitté les agriculteurs de la province de Québec.

Etant donné que 50 p. 100 de la population du Canada vit sur la ferme ou tire ses revenus de la terre, le problème de l'impôt sur le revenu aboutit à une farce en ce qui regarde les cultivateurs, surtout si nous tenons compte qu'au delà de la moitié de la richesse du pays provient de la ferme.

Naturellement, si les 168,000 employés qui, en 1925, ont payé $13,973,000 comme leur part dans l'impôt sur le revenu perçu pouvaient vivre de leurs appointements comme le cultivateur vit de l'exploitation de terres, n'ayant personne pour vérifier leurs comptes, notre intérêt dans l'impôt sur le revenu ne serait pas susceptible de nous donner l'insomnie.

Et cela soulève une autre question. Si le Gouvernement détruit les organes essentiels de l'industrie, qui va payer les impôts? Où le Gouvernement trouvera-t-il les six ou sept cents millions nécessaires pour payer les obligations annuelles? La taxe sur la propriété foncière s'annonce.

En 1924, Ontario et Québec ont payé 44 millions du total des 56 millions payés en impôt sur les revenus et taxes de guerre, alors que sur le total de $4,700,000 payés en taxes d'affaires, Ontario et Québec ont acquitté $3,500,000. Si l'on doit sacrifier l'industrie pour rendre la vie heureuse au parti progressiste et à certains des libéraux qui ont foi en ces sortes de choses, le temps viendra où une révision complète du système d'impôts sera nécessaire pour envisager la situation nouvelle.

Le ton de cet article laisse entendre qu'étant donné que plus de la moitié de la richesse du pays provient des terres et que 50 p. 100 de la population du pays habite des fermes ou en tire des revenus, les cultivateurs évitent d'acquitter l'impôt sur le revenu parce que personne ne vérifie leurs comptes. Comme contrepied de cette aimable supposition des prétendus sauveurs du pays suivant laquelle les hommes et les femmes engagés dans notre grande industrie fondamentale seraient de malhonnêtes gens, on me permettra de faire observer que si seulement 3,061 cultivateurs ont payé $162,000 en taxes sur le revenu sur un total de 56 millions, en 1924, cela devrait suffire pour que tous ceux qui s'intéressent à la situation économique et au bien-être futur du pays réfléchissent et se demandent où nous allons.

Pour renseigner la Chambre et les gens du pays qui ne sont pas au courant du problème, je vous invite à étudier sérieusement avec moi, comme l'importance du sujet le justifie,

[M. Macdonald.]

l'état financier d'un de nos jeunes cultivateurs s'occupant d'industrie laitière et de culture mixte. Cet état couvre ses opérations en 1922, 1923, 1924 et 1925. Je suis intimement convaincu qu'un simple examen superficiel de cet état conduira à une appréciation et une compréhension plus juste de beaucoup des problèmes que nous devons envisager actuellement, et, une fois que nous aurons compris, cela pourra nous obliger, même en dépit de vues honnêtement arrêtées, à étudier notre politique fiscale tout entière avant qu'il soit trop tard.

Le jeune homme dont je parle possède une ferme de 100 acres, dont 50 en culture, 20 en pâturages et 30 en bois. La valeur de la ferme et du troupeau est de $9,000 et il y a là-dessus une hypothèque de $5,000, ce qui n'a rien d'extraordinaire en Ontario. Voici ses états financiers en 1922, 1923 et 1924:

1922

Recettes—		
42,160 livres de lait de 8 vaches, à $1.24 par 100 livres		$523 08
Vaches et bestiaux vendus et utilisés		108 00
Cochons vendus et utilisés		416 85
Assurance sur cheval tué par la foudre		60 00
Œufs et volailles vendus et utilisés		87 50
Foin vendu		161 00
Bois vendu et utilisé		259 75
Sirop d'érable vendu et utilisé		65 00
Pommes de terre et légumes vendus et utilisés		40 00
		$1,720 18
Dépenses—		
Réparations générales	$129 00	
Taxes	94 35	
Assurance contre le feu	6 50	
Nourriture pour les porcs	161 45	
Main-d'œuvre	60 00	
Battage et pressage	55 00	
Factures du forgeron, etc	30 00	
Cheval acheté pour remplacer un cheval tué	110 00	
		646 30
Balance		$1,073 88
Paiement annuel sur hypothèque de $5,000 amortie en vingt ans à 6 p. 100		435 90
Reliquat disponible pour vêtements, épiceries, soins médicaux et autres choses nécessaires		$637 98

1923

Recettes—	
44,830 livres de lait à $1.54	$690 40
Bestiaux vendus	53 00
Cochons vendus et utilisés	382 63
Œufs et volailles vendus et utilisés	120 45
Foin vendu	176 61
Sirop d'érable vendu	77 50
Bois vendu et utilisé	306 29
Pommes de terre et légumes utilisés	15 00
	$1,821 86

Dépenses—		
Réparations	$100 00	
Taxes	87 72	
Assurance	6 50	
Nourriture pour les porcs et dépréciation en valeur	353 09	
Main-d'œuvre	68 75	
Battage et pressage	39 25	
Factures du forgeron, etc	35 00	
		690 31
		$1,131 55
Payement annuel sur l'hypothèque de $5,000		435 90
		$695 65

1924

Recettes—	
45,169 livres de lait de 10 vaches à $1.39	$631 29
Bestiaux vendus	80 90
Cochons	290 20
Œufs et volailles	172 87
Bois	575 40
Produits de l'érable	75 00
Pommes de terre	30 00
	$1,855 65

Dépenses—		
Réparations	$149 00	
Taxes	136 84	
Assurance	6 40	
Nourriture des porcs et volailles	199 85	
Main-d'œuvre	164 00	
Battage	19 00	
Comptes du forgeron, etc	43 57	
		718 66
		$1,136 99
Versement annuel		435 90
		701 09

Ici je ferai remarquer que sa déclaration de 1925 indique une augmentation de revenu, de sorte qu'il a dû en être ainsi de tous ceux qui ont des rapports avec la classe agricole. Quand le cultivateur est prospère, tout le monde est prospère. Voici la déclaration de 1925:

1925

Recettes—	
41,231 livres de lait de dix vaches, à $1.75	$723 23
Bestiaux vendus	151 50
Porcs	447 75
Œufs et volailles	373 86
Bois	361 75
Sirop d'érable	75 00
Grain	83 70
Pommes de terre	35 00
	$2,271 79

Dépenses—		
Réparations	$110 00	
Taxes	99 48	
Assurance	6 40	
Nourriture des porcs	94 30	
Main-d'œuvre	170 00	
Battage	46 00	
Comptes du forgeron	65 00	
		591 18
		$1,680 61
Versement annuel sur hypothèque		435 90
Balance		$1,244 71

Je vous le demande, monsieur l'Orateur: Pendant ces quatre ans le cultivateur dont je viens de citer les déclarations de revenu a-t-il jamais gagné assez pour être assujetti à l'impôt sur le revenu? Je fais cette déclaration en pleine connaissance de cause. Je sais que tout n'a pas été rose pour les cultivateurs d'Ontario et que jamais ils n'ont eu assez de revenus pour être assujettis à l'impôt; par conséquent on ne peut pas les taxer de malhonnêteté, car il ne sont pas malhonnêtes.

Mes honorables collègues conviendront avec moi que la situation du cultivateur, en général, n'est guère enviable. Certes, lui et sa femme ne manquent jamais de travail. Ils en ont pendant 365 jours par année, du lever au coucher du soleil, mais ils ont droit de se préoccuper de la rétribution de ce travail et de ce que leur réservent leurs vieux jours. Cela nous aidera à comprendre pourquoi nos gens quittent leurs fermes et pourquoi il y a si peu de cultivateurs assujettis à l'impôt sur le revenu. Pour parler franc, le métier ne paie pas son homme.

Etant donné que l'agriculture est notre industrie fondamentale, je prétends que c'est notre devoir de rechercher le moyen de remédier à la situation actuelle. Nos amis, les conservateurs, estiment qu'ils ont trouvé le seul et unique remède: la protection, un tarif douanier élevé. Ils citent comme preuve les merveilleux progrès de nos voisins, les Américains. Il est de notre devoir de tenir compte de toutes les propositions susceptibles d'aider à la solution de nos problèmes, et si le principe de la protection préconisé par nos collègues d'en face et appliqué si rigoureusement aux Etats-Unis devait résoudre notre problème agricole, je l'appuierais volontiers. Mais rien ne nous prouve que l'application de cette politique ait eu l'effet recherché. C'est le contraire qui s'est produit. A ce sujet, qu'on me permette de citer une dépêche publiée par le *Standard* de Montréal, le 1er mai 1926. L'article est intitulé: "On remarque une grande diminution dans la superficie des terres cultivées aux Etats-Unis". Il y est dit ceci:

> Il faut être aveugle pour ne pas admettre que la diminution de la superficie des terres cultivées aux Etats-Unis n'a pas une grande importance pour le Canada.
>
> Grosse diminution
>
> Jamais la culture aux Etats-Unis n'a subi pareille chute sur toute la ligne. Certes, on avait remarqué une diminution dans l'Est, mais jusqu'en 1920, cette diminution était largement compensée par l'augmentation dans l'Ouest. Donc, cette diminution de la superficie des terres cultivées aux Etats-Unis, qui est tombée de 955,800,000 acres qu'elle était en 1920 à 924,800,000 en 1925, est un phénomène très important. Il est difficile de juger ce que signifie une diminution de 31,000,000 d'acres dans la superficie des terres en culture. Cela

veut dire l'abandon d'un territoire d'une superficie égale à celle de la province du Nouveau-Brunswick avec ses lacs, ses cours d'eau, ses forêts et ses terrains en friche. Cela veut dire l'abandon de terres agricoles couvrant une étendue plus grande que celle des terrains concédés par le gouvernement canadien au chemin de fer du Pacifique-Canadien.

C'est inimaginable

Le déplacement de gens que ces chiffres représentent est inimaginable. En 1925 seulement, d'après les autorités du département de l'Agriculture de Washington, il est parti 2,035,000 personnes de la campagne pour la ville. C'est comme si l'on disait que deux fois la population des trois Provinces maritimes ou 85 p. 100 de la population de la province de Québec a plié ses tentes et est partie pour ailleurs. D'autre part, nous avons vu en 1925 un exode considérable des centres urbains vers les centres ruraux et 1,135,000 personnes se sont ainsi déplacées. Toutefois, il n'en reste pas moins qu'en une seule année, 910,000 personnes, soit près de la population des Provinces maritimes, ont abandonné la terre.

Et cela, sous un régime de haute protection.

Par conséquent, monsieur l'Orateur, j'ai lieu de croire que le régime protecteur, tel que le préconisent nos amis les conservateurs, n'a pas apporté la solution voulue aux difficultés des cultivateurs américains et il ne l'apportera pas davantage aux cultivateurs de notre pays qui exercent l'industrie laitière ou qui se livrent à la culture mixte en vue de l'exportation et dont les bénéfices sont déterminés par la situation des marché mondiaux. On ne saurait ajouter aux revenus annuels de ces cultivateurs au moyen de droits sur leurs principaux articles de production; par conséquent il nous faut donc chercher un autre moyen et alléger le fardeau qu'ils portent en ce moment. Notre régime fiscal a permis à l'industrie organisée de saper les bases de notre industrie fondamentale, et cela étant, je suis porté à partager l'avis de l'honorable député de Toronto-Nord-Ouest (M. Church), savoir qu'il est à peu près temps que la vieille province d'Ontario ait, dans cette Chambre, un groupe de "combatifs" qui comprennent et aient à cœur l'intérêt de la classe agricole et lui viennent en aide au besoin. Les industriels peuvent compter à l'avenir, comme dans le passé, que les centres urbains leur fourniront de rudes défenseurs, même aux dépens de la forte majorité de leurs électeurs, dans la personne des travaillistes.

Pour terminer, monsieur l'Orateur, je désire, en ma qualité de représentant de la circonscription historique de Glengarry, un comté qui a contribué sensiblement à l'expansion de notre beau dominion, ainsi qu'au service de l'Etat et qui, à juste titre, peut s'enorgueillir d'avoir toujours eu ses fils partout où le clairon se faisait entendre, un comté qui, toute proportion gardée, compte autant de vétérans travailleurs du sol que tout autre centre du Dominion, d'un comté dont les fils ont un grand attachement pour la terre et

tiennent à conserver intacts les traditions et le patrimoine qui leur ont été légués, je désire, dis-je, assurer le Gouvernement que nos gens approuvent de tout cœur ce budget, et que ce dernier est de nature à faire entrevoir la fin de cette exploitation déraisonnable des masses par les classes privilégiées.

M. O'NEILL: Monsieur l'Orateur, à la suite des discussions prolongées et détaillées que nous entendons depuis trois semaines sur la question à l'étude, je ne crois pas qu'il y ait lieu de faire un grand effort oratoire pour faire ressortir le peu de logique dont ce Gouvernement fait preuve au point de vue économique dans l'exposé budgétaire de l'honorable ministre des Finances (M. Robb). Avant tout, je tiens a féliciter sincèrement ce dernier de la manière dont il a présenté son budget ainsi que de l'exposé clair et concis qu'il nous a fait de la situation financière du pays, et avec sa permission, je m'unis aux autres pour lui faire part de la haute estime que j'éprouve personnellement à son endroit, non seulement à cause de mes propres constatations, mais aussi à la suite des avis que j'ai entendus formuler en dehors de cette enceinte sur l'honorable ministre. J'ajouterai, ce qui n'est peut-être pas nécessaire, qu'à ce point de vue, le ministre des Finances aura de nouveaux titres à mon estime s'il veut seulement donner suite aux propositions que je compte faire.

Quant au budget dans l'ensemble, si on l'examine de près, j'ai la conviction que tous les Canadiens sincères en viendront à la conclusion que ce beau Dominion est forcé d'imiter le pélican qui, dans son dévouement, se perce le flanc pour donner à manger à sa pétulante couvée. Il faut avoir une conception avisée de la psychologie des foules pour voir dans un faible excédent de recettes sur les dépenses courantes un motif pour effectuer de menus retranchements en faveur de la masse, plutôt que de prendre courageusement le parti de réduire la dette publique, ce qui en fin de compte assurerait l'indépendance économique du Canada et serait plus conforme à la dignité nationale.

Venant d'un important centre minier j'estime qu'il convient de dire quelques mots des questions soulevées par l'honorable ministre des Finances dans son exposé budgétaire du 15 avril, et dès le début, je dois déplorer non seulement ce que renferme ce budget mais aussi maintes omissions sur des questions de haute importance pour la nation. Je parlerai d'abord de ces dernières.

Je compte bien ne pas me trouver seul de ma manière de voir au sujet des questions que je vais aborder, mais étant donné que j'ai l'habitude de m'exprimer sans détour, je me

propose d'examiner en détail les omissions au point de vue spécial de l'industrie minière.

Or, pour m'en tenir tout particulièrement à notre industrie minière, en quoi le budget pèche-t-il? D'abord et par-dessus tout, il n'y est aucunement question de la main-d'œuvre, élément essentiel du succès dans l'exploitation minière comme dans les autres industries. Je veux surtout parler des foyers et des conditions de l'existence parmi les mineurs et ceux qui habitent dans les centres miniers. Aussitôt qu'un gisement est découvert, on aménage et on construit; une ville surgira en peu de temps où il faudra installer un aqueduc, un système d'égouts, tracer des rues, bâtir des écoles, des églises et des bureaux publics. Dans le temps de le dire il faut créer tous les services qui exigent ailleurs, dans les régions rurales, plusieurs années de patients efforts. Cela accompli et la région minière mise en état d'être exploitée avec avantage, les autorités fédérales et provinciales se présentent pour avoir leur part de bénéfices sans un mot ni un geste de reconnaissance.

Je vous cite en exemple une ville minière de l'Ontario, qui doit son existence à la découverte d'un filon: je veux parler de Timmins, localité de 17,000 âmes. En vertu de la loi provinciale sur l'imposition des mines, la ville ne peut prélever aucune contribution sur les bénéfices de l'exploitation minière dans les limites de son territoire, ni sur les bâtiments et usines dépendant de la mine. Cette loi ne vise pas réellement à imposer une taxe sur les bénéfices, mais elle est un moyen arbitraire imaginé par le gouvernement provincial pour se procurer des recettes demandées à l'exploitation, au lieu d'imposer une redevance, et cela après qu'on a assuré aux capitalistes un régime stable comme il en faut pour garantir le succès des entreprises commerciales.

La loi est sortie du rapport présenté par la commission d'enquête sur le nickel nommée en 1917 par le gouvernement de l'Ontario. Ce rapport contient des informations sur les régimes fiscaux appliqués dans les régions minières de divers pays. Je donnerai lecture de l'article 5 qui résume toute la matière.

5. (1) Toute mine en Ontario dont les bénéfices dépassent $10,000 annuellement devra être taxée, et le propriétaire, gérant, concessionnaire, occupant, et exploitant paiera une taxe annuelle comme il suit:

(a) Trois pour cent sur l'excédent de $10,000 de revenus annuels produits par la mine jusqu'à concurrence de $1,000,000.

(b) Cinq pour cent sur l'excédent de $1,000,000 de revenus annuels jusqu'à concurrence de $5,000,000; six pour cent sur l'excédent de $5,000,000 jusqu'à concurrence de $10,000,000; sept pour cent sur l'excédent de $10,000,000 jusqu'à concurrence de $15,000,000, et sur les bénéfices annuels supérieurs à $15,000,000 un tant pour cent augmenté dans les mêmes proportions.

Sur les montants ainsi perçus, le gouvernement provincial laisse à la municipalité 50 pour 100 de la taxe perçue jusqu'à concurrence de $35,000. Au-dessus de cette somme, le gouvernement fédéral intervient pour prendre le double, mais ne contribue rien à la caisse municipale.

Je vous citerai une partie du bilan de la mine Hollinger pour l'année 1925.

Contributions à la province d'Ontario.. ..	$152,296 62
Cotisations municipales (non compris les résidences occupées en ville)..	35,000 00
Impôts fédéraux de 1925..	388,000 00
Impôts fédéraux de 1924 (règlement).. ..	57,597 34

Non seulement l'Etat fédéral rafle le double de la somme des taxes prélevées par la province, mais l'imposition fédérale n'accorde aux exploitants aucune déduction pour les contributions qu'ils paient déjà à la province ou à la municipalité.

Une autre anomalie est celle-ci: le fisc d'Ottawa ne tient pas compte des sommes engagées par les compagnies dans les entreprises en dehors de l'exploitation taxée. Chacun sait combien aléatoire est la mise en valeur des gisements miniers. La proportion des mines rémunératrices est très petite. Pour réussir il faut faire de nouvelles découvertes; mais la loi impose une taxe sur tous les déboursés consacrés à la recherche, à l'exploitation, à l'outillage de nouvelles mines. Malgré les règlements améliorés les compagnies paient encore $1.04½. Etant donnés les risques considérables des opérations minières sur des gisements nouveaux, on devrait exonérer une partie des capitaux qui sont engagés chaque année en de nouvelles explorations.

Au sujet de la réduction du taux de 10½ pour 100 à 9 pour 100, c'est un simple déplacement qui pèse sur les bénéfices de l'actionnaire. L'honorable député de Québec-Ouest (M. Parent) l'a très bien exprimé dans son discours quand il a dit:

Si vous êtes copropriétaire de la mine, la compagnie acquitte d'abord l'impôt sur le revenu, et vous payez vous-même cet impôt à titre d'actionnaire ou de copropriétaire. On vous accorde une réduction pour la dépréciation, une fois, mais vous payez l'impôt deux fois.

Quand j'ai entendu cela, j'ai été sur le point de lui donner raison; mais après examen j'ai compris que ce n'était pas le cas. On alloue 50 pour 100 sur les bénéfices nets pour la dépréciation en valeur de la mine, 50 pour 100 sur les dividendes produits par les mines d'or et d'argent et 25 pour 100 pour les mines de cuivre. Il n'y a pas de réduction pour le nickel. C'est une anomalie qu'il faudrait corriger.

Pour en revenir à la municipalité, je considère qu'il n'est que juste, équitable et raisonnable que le Dominion, qui dépense bien peu pour les études géologiques et autres travaux destinés à favoriser la mise en valeur des mines provinciales,—relativement

parlant, j'entends,—tienne compte de ce qu'il doit à l'ouvrier et réduise les charges supportées par celui-ci. Il paye taxe sur sa propriété et sur son revenu à la caisse municipale et il est aussi contribuable de l'impôt fédéral sur le revenu. Je considère que l'Etat commet un véritable vol. Le cas de l'ouvrier diffère de celui des autres contribuables.

La ville en question, comme en réalité toutes les villes minières, est située aux confins de la province. Ses habitants sont tous des ouvriers qui ont une famille à élever; le problème scolaire y est plus grave que celui du logement. A Timmins, l'an dernier, on a donné en secours aux chômeurs plus que l'allocation provinciale de $35,000. Néanmoins, l'agent du fisc fédéral peut y soutirer environ un demi-million de dollars sans aucun remords de conscience. On peut en dire autant de la bonne ville de Tisdale, dans Teck, et de toute la région des mines d'argent.

Etant donné, monsieur l'Orateur, que l'industrie minière a atteint au Canada d'aussi grandes proportions, je suis sûr que tous mes collègues de la Chambre seront d'accord avec moi pour dire que le temps est venu de convoquer en conférence les représentants du gouvernement fédéral, des provinces et des différentes associations minières pour faire en sorte que le même impôt ne soit pas perçu deux fois et aussi pour uniformiser les lois régissant les mines dans toute l'étendue du Canada. J'ai entendu des experts éminents en matière de mines dire que nos lois minières fédérales étaient sans aucun doute les pires au monde, aussi bien pour l'achat que pour la jouissance des mines. Il y a des contrastes irritants entre les lois de la provinces d'Ontario et celles de la province de Québec; on pourrait facilement les faire disparaître avant que l'industrie soit plus solidement établie. J'ai même entendu dire par des gens du métier venant d'Afrique, d'Australie et des Etats-Unis qu'ils n'avaient jamais connu de lois minières plus avantageuses que celles d'Ontario.

Peut-être n'est-il pas mal à propos de parler ici de l'état actuel de l'industrie minière au Canada. Cet état a été bien exposé par M. S. J. Cooke, chef de la division des mines, de la métallurgie et de la chimie au Bureau fédéral de la Statistique, à Ottawa, au cours de l'allocution qu'il a prononcée à la séance d'ouverture de la réunion annuelle de l'Institut des mines et de la métallurgie du Canada, à Montréal, le 3 mars 1926. Passant en revue les événements de l'année, M. Cooke a fait remarquer que le rendement des mines avait atteint $224,846,237, soit $15,262,831 de plus qu'en 1924 et presque le record de $227,859,665 qui avait été établi en 1920. C'est dans le rendement de l'or, du plomb et du zinc que se manifeste surtout l'augmentation. Il y a aussi une amélioration dans le rendement du nickel, du cuivre, du cobalt et de l'argent. L'amiante a accusé une augmentation de plus de $2,000,000, les ventes formant un total de $8,995,854. On a également noté une amélioration dans le rendement des minéraux non métalliques tels que le spath fluor, le graphite, le gypse, le gaz naturel, le pétrole, le quartz naturel, le sulfate et le carbonate de sodium, le sel, le talc et la stéatite. Le rendement de la houille, du feldspath, de la pyrite et du mica est inférieur à celui de 1924. Sauf pour la houille, les pertes représentent une quantité négligeable. Pour la houille, la diminution a été de 508,796 tonnes et comme la houille prise à la mine s'est vendue un peu meilleur marché que l'année précédente, la diminution a été encore plus grande dans la valeur que dans la quantité. Les mines de métaux de l'Ontario ont été très prospères en 1925. On a extrait en abondance de l'or, de l'argent, du nickel et du cuivre et outre cela, on a extrait presque toutes les autres sortes de minéraux économiques à l'exception de la houille. La richesse minérale du Canada s'est trouvée considérablement accrue par le rendement de la Colombie-Anglaise en plomb, zinc, cuivre, or et argent. La province de Québec a continué à fournir la plus grande part de la provision d'amiante de l'univers; elle a aussi fourni du plomb, du zinc, de l'or et de l'argent. Au cours de l'année on a suivi avec intérêt dans le monde entier la mise en exploitation des gisements de Rouyn. On y a fait beaucoup de progrès. L'Alberta, la Nouvelle-Ecosse et la Colombie-Anglaise ont fourni beaucoup de houille à part d'autres minéraux. Les mines du Manitoba ont donné de l'or et de l'argent; mais dans cette province, ce qui est plus remarquable encore que le rendement même des mines, c'est l'examen beaucoup plus approfondi qu'on a fait des régions minières, et qui laisse espérer un rendement bien plus grand à l'avenir. Le Nouveau-Brunswick a contribué à la production totale avec sa houille et ses matériaux de construction. On s'est beaucoup intéressé durant l'année à la mise en valeur des puits de pétrole de l'Alberta; il est probable qu'on sera témoin de progrès encourageants dans cette province dans un avenir rapproché.

L'industrie minière au Canada emploie plus de 64,000 personnes, dont 45,000 rien que pour les mines d'Ontario, de Colombie-Anglaise et de la Nouvelle-Ecosse. Près de 20,000 personnes sont employées dans les mines de métaux et les usines de métaux non ferreux du Canada. Environ 34,000 sont employées dans

les autres mines et environ 11,000 dans l'extraction des matériaux de construction et de l'argile. Cela représente 83 millions de dollars de salaires par an. On n'apprécie pas toujours assez bien l'importance du pouvoir d'achat que représentent les employés de l'industrie minière du Canada. Le combustible et l'électricité constituent une dépense de près de 20 millions par année; si on a fait du progrès dans l'industrie des mines, depuis quelques années, on le doit à l'énorme développement de l'énergie hydroélectrique.

Les capitaux placés dans les mines canadiennes représentent une somme d'environ $632,444,000; de cette somme, $281,828,000 sont consacrés à l'extraction des métaux et aux travaux métallurgiques du Canada; $259,361,000 représentent les placements dans les mines de minerais non métalliques et $91,255,000 représentent le coût des propriétés et des usines qui produisent les matériaux de construction et l'argile.

L'industrie minière, qui occupe aujourd'hui le troisième rang au Canada parmi les industries fondamentales, contribue énormément à la richesse et à la prospérité du pays. De nombreux convois de marchandises vont aux mines et en reviennent; plusieurs industries connexes dépendent de l'industrie minière pour ce qui est de leur prospérité. Le progrès du Canada dans l'industrie minière a été remarquable au cours des dernières années surtout; les vieilles exploitations ont inspiré confiance aux capitalistes; la découverte de nouveaux champs miniers a attiré l'attention des spéculateurs; la croissance et la stabilité évidente de l'industrie minière démontrent que cette dernière est un des éléments les plus importants de la vie industrielle et commerciale du Canada.

Monsieur l'Orateur, je désire maintenant discuter, au point de vue du tarif douanier et de l'impôt sur les ventes, certains articles dont l'industrie minière a besoin. Ici, je puis me trouver presque seul, bien que je sois d'avis que la politique du parti protectionniste n'en est pas une tendant à servir les intérêts d'une classe en particulier aux dépens d'une autre, et qu'elle devrait être, naturellement, celle du Gouvernement.

Relativement au tarif et à la taxe sur les ventes, le Gouvernement se propose, apparemment, de faire disparaître ou de diminuer les droits sur les instruments essentiels à l'exploitation des ressources naturelles. Le Gouvernement a été bon pour nous, mais il se trouve un certain nombre d'articles sur lesquels il y a traitement injuste, dû en partie au fait que le tarif ne tient aucun compte des capitaux engagés et des procédés métallurgiques, et aussi, en partie, à un manque de connaissance sur les machines qu'emploie cette industrie. Je désire mentionner un certain nombre d'articles à l'appui de ce que je viens de dire.

Les mines utilisent une forte quantité de borax déshydraté, surtout dans l'affinage de l'or en lingots. Le borax ordinaire est importé en franchise, bien qu'il entre dans la fabrication d'un grand nombre d'articles sur lesquels des droits existent. La seule différence entre le borax et le borax déshydraté, c'est que dans ce dernier on fait disparaître une partie de l'eau et, bien que ce soit encore du borax, si on l'importe sous cette forme, il est sujet à un droit de 17½ p. 100.

Le tarif ne mentionne pas spécifiquement les grues de mines et, conséquemment, elles tombent sous l'article 453 et paient un droit de 27½ p. 100, plus 5 p. 100 pour l'impôt sur les ventes. Les compresseurs et les câbles métalliques payent également un droit douanier élevé et un impôt sur les ventes. Si les grues et les compresseurs sont utilisés dans l'industrie forestière ou si les câbles sont utilisés avec des poulies ou des palans, ils jouissent d'un tarif réduit et sont exempts de l'impôt sur les ventes. Il semble y avoir traitement injuste contre l'industrie minière en faveur de l'industrie forestière, et comme ce sont deux industries fondamentales, il ne semble exister aucune raison pour cette différence de traitement.

Les foreuses pour le roc sont admises à des taux réduits et, comme l'acier à foreuses, sont exemptes de l'impôt sur les ventes. Les aiguisoirs à forets, cependant, et les fourneaux pour la trempe de l'acier sont frappés d'un droit élevé et d'un impôt sur les ventes. Comme les deux sont utilisés dans la fabrication des mèches de foreuses, il ne serait que juste de les exempter de l'impôt sur les ventes.

L'article tarifaire n° 460 décrète que "divers articles en métal comme suit, à l'usage exclusif des opérations minières et métallurgiques" sont admis en franchise. Il semble que l'exception faite pour ces deux articles soit injuste, dans certains cas. Je puis faire remarquer que les réservoirs de cyanure, pour la production de l'acier, sont admis en franchise et exempts de l'impôt sur les ventes, tandis que les réservoirs en bois, pour les mêmes fins, payent un droit de 25 p. 100 et un impôt sur les ventes de 5 p. 100. Vous savez que les filtres sont tous munis d'un filtre en toile; les filtres américains sont munis de compartiments en sequoia et de filtres en toile. Un filtre complet, y compris la toile et les compartiments en sequoia, est

admis en franchise, mais les compartiments de rechange en sequoia payent un droit de 25 p. 100 et un impôt de vente de 5 p. 100; les toiles ou poches de rechanges payent un droit de 35 p. 100 et un impôt de vente de 5 p. 100.

Je pourrais également mentionner que les concasseurs, moulins à billes et à tubes, et le reste, sont admis à des taux réduits et sont exempts de l'impôt sur les ventes. Les machines à cyanure sont admises en franchise et ne sont pas sujettes à l'impôt sur les ventes. Entre ces deux, cependant, se trouvent les trieuses mécaniques; le ministère de la Douane et de l'Accise considère que les trieuses ne font pas réellement partie de la machinerie de cyanure ou des broyeurs, bien que, naturellement, ce soit une partie essentielle de l'une et de l'autre. Comme résultat, les trieuses mécaniques sont frappées d'un droit de 27½ p. 100 et d'un impôt de 5 p. 100 sur les ventes.

Je pourrais aussi mentionner que les wagonnets de mines, et le reste, sont exempts de l'impôt sur les ventes, mais que les rails sur lesquels ces wagonnets sont placés ne le sont pas. Les petites locomotives employées dans les mines pour le travail souterrain, lesquelles sont pour ainsi dire de même nature que les wagons, acquittent un droit de douane de 35 p. 100 et une taxe sur les ventes de 5 p. 100, bien qu'elles ne soient pas fabriquées au pays. Elles rendent les mêmes services dans l'exploitation des mines que les tracteurs automobiles dans l'agriculture et les tracteurs ou les locomotives dans l'exploitation forestière. Les tracteurs des cultivateurs entrent en franchise; les exploitants forestiers acquittent un droit de douane de 20 p. 100 et ne paient aucune taxe sur les ventes pour les tracteurs et les locomotives qu'ils importent. N'importe qui peut acheter un tracteur en versant un droit de 27½ p. 100 et la taxe sur les ventes; mais un droit de douane de 35 p. 100 et une taxe sur les ventes de 5 p. 100 sont imposés sur les locomotives de mines.

Il me semble qu'on devrait libérer de la taxe sur les ventes le bois employé dans les mines, car il constitue en réalité un sous-produit de l'agriculture, et parce qu'on vend le bois provenant du défrichement fait autour des mines. Comme mes honorables collègues le savent, ce bois n'entre pas dans le produit final et, dès qu'il est placé sous terre, on ne peut plus en récupérer la valeur. Comme il entre dans la construction des gradins, il est essentiel au fonctionnement des foreuses pour le roc et de l'acier à forets, deux articles libérés de la taxe sur les ventes et, comme il entre dans la construction des puits, il est nécessaire au fonctionnement des cages de mines, des wagonnets et des caisses de puits, lesquels sont aussi libérés de la taxe sur les ventes.

Je pense aussi qu'il est injuste d'établir une telle distinction entre les machines servant à l'extraction des métaux au moyen des cyanures et les machines servant à concentrer les minerais, quand les mêmes machines sont employées dans les deux cas. Quand elles entrent dans les usines d'extraction au moyen des cyanures, elles sont libérées des droits de douane et de la taxe sur les ventes; mais, si elles servent à concentrer les minerais, elles doivent acquitter un droit élevé. Les huiles servant à la concentration de minerais, etc., sont exemptes de la taxe sur les ventes quand elles entrent dans la fabrication d'un produit qui n'est pas lui-même libéré de cette taxe; mais si elles servent à concentrer les minerais d'or et d'argent, elles doivent acquitter cet impôt. Voilà quelques-uns des points sur lesquels je voulais appeler l'attention.

Il y a aussi la question du sel employé dans l'affinage du nickel. Ce n'est pas du sel ordinaire produit au Canada; mais un sel gemme qu'il faut importer des Etats-Unis. Le sel gemme qu'emploient les pêcheurs entre en franchise; mais les compagnies de nickel doivent acquitter un droit de 5c. par 100 livres. Le Gouvernement a plus ou moins adopté le principe du dégrèvement des droits imposés aux compagnies qui fabriquent en vue de l'exportation. Il me semble qu'on devrait le faire dans le cas du sel gemme, car 97 à 98 p. 100 de la production de nos affineries de nickel est destinée à l'exportation et, comme le savent mes honorables collègues, le nickel expédié aux Etats-Unis est soumis à un droit de 3c. par livre. Dans les affineries de nickel, on se sert du sel pour l'oxydation. Il sert seulement au cours de la fabrication et n'entre pas dans l'article fini. L'importation en franchise de ce produit ne peut nuire à aucun producteur canadien; mais, si le Gouvernement ne peut le porter sur la liste des articles admis en franchise, il devrait réduire le droit imposé sur le sel employé au cours de la fabrication d'un article destiné à l'exportation. La nouvelle commission du tarif pourrait étudier ces sujets. Ce serait pour elle une excellente occasion de montrer ce qu'elle peut faire.

Voilà quelques-uns des points que je voulais traiter. Si on apportait une solution à ces questions, on aiderait fort l'industrie minière. Mais je ne prétends pas avoir examiné toute la question. Je passe à l'étude très

brève de l'industrie du fer et de l'acier. Une des principales déceptions que nous a apportées le budget vient de ce qu'on n'a pas fixé des droits spécifiques sur le fer et l'acier à l'état naturel, afin qu'ils représentent des droits *ad valorem* égaux aux droits imposés sur les autres matières premières.

Dans l'Ontario, cette grande industrie fondamentale doit importer le minerai, bien que plusieurs compagnies aient pratiqué la récupération du minerai canadien de qualité inférieure. Les terrains miniers O'Connor de Temagami; la veine Ko-Ko située plus à l'Ouest et le gisement de fer d'Onaman donnent tous de grands espoirs. Au mont Hoose, à environ trente-cinq milles à l'Ouest de Sudbury, les propriétaires ont essayé 100 millions de tonnes de magnétite. Dans la région d'Atikokan, on a extrait 25 millions de tonnes de magnétite. Dans la région de Michipicoten se trouvent de considérables gisements de minerai qui ne peut être traité par le procédé Bessemer et l'on a extrait des millions de tonnes d'hématite rouge de la mine Helen. On extrait de la mine Magpie de la sidérite qu'on grille avant de l'envoyer aux hauts-fourneaux du Sault-Sainte-Marie.

Dans le Canada central, il nous faut nous approvisionner dans les gisements de haute valeur de la région de Mesabi, située dans l'état du Minnesota. Ces gisements s'épuisent rapidement et, si on expédie ce minerai à l'étranger en si grandes quantités, c'est surtout à cause du mode d'impôts de cet endroit. La municipalité a abusé de son pouvoir d'imposer des taxes de sorte qu'il est avantageux d'employer des capitaux pour épuiser les gisements au lieu d'acquitter des impôts même sur les minerais non extraits. C'est pour éviter la répétition d'une pareille chose que l'Ontario a mis une restriction au pouvoir des municipalités de prélever des impôts, et, afin de tirer profit de cette expérience pour le bien général, on devrait convoquer une conférence où se rencontreraient les autorités fédérales et provinciales en vue d'en venir à une entente pour établir une taxation uniforme pour les mines dans toute l'étendue du pays.

Je désirerais donner lecture du passage suivant d'un éditorial du *Iron Age* en date du 9 avril 1926:

> Le temps n'est pas éloigné où les propriétaires de hauts fourneaux ne pourront plus se procurer leur minerai aux bas prix actuels. Le meilleur du dépôt du lac est expédié très vite, et avant peu il faudra traiter le minerai moins riche pour suffire à la demande. L'approvisionnement du minerai riche ne durera pas beaucoup d'années.

Commentant la situation, le *Canadian Mining Journal,* dans un éditorial en date du 9 avril 1926, publie ce qui suit:

> Pour les Canadiens, la situation du minerai de fer est une affaire d'une importance que nul ne conteste. Nous ne produisons pas de minerai de fer et nous n'avons pas de mines prêtes à être exploitées. Nous avons une industrie sidérurgique considérable donnant du travail à un grand nombre d'ouvriers et contribuant grandement au bien-être du pays; seulement, quant à notre approvisionnement de minerai de fer, il nous faut compter sur d'autres pays. Le Canada ne devrait pas faire la sourde oreille aux avertissements bien précis qui lui sont venus récemment des états du lac Supérieur possédant des gisements de fer. Pour cette année il ne paraît pas que nous ayons de peine à nous assurer notre approvisionnement aux Etats-Unis à bas prix; mais le temps viendra où il nous faudra payer cher notre négligence à mettre en valeur nos propres gisements de fer.
>
> Heureusement que nous sommes assurés de notre approvisionnement de minerai de fer pour notre grande industrie sidérurgique de la Nouvelle-Ecosse. Ceux qui exploitent cette industrie possèdent de très vastes gisements de minerai de fer à Terre-Neuve et s'approvisionnent du moins dans les limites de l'empire, sinon en Canada même. Les mines de fer de Terre-Neuve et les houillères de la Nouvelle-Ecosse sont un solide point d'appui qui a permis à notre industrie de s'établir et de se développer même en dépit de la concurrence du fer et de l'acier importés, concurrence qui a empêché cette industrie d'être aussi rémunératrice qu'elle aurait pu l'être. L'impulsion dont l'entreprise de la Nouvelle-Ecosse a besoin ne peut être donnée qu'à la faveur d'une protection plus élevée.
>
> Il faut faire quelque chose en cette matière pour le bien-être de l'industrie sidérurgique dans tout le pays, mais nous étudions présentement un problème qui est particulièrement dans l'intérêt des provinces centrales et occidentales.
>
> Le Canada central manque d'un approvisionnement suffisant et de houille et de minerai.

Ceci est plus ou moins une supposition.

> Ici le principal avantage est le voisinage de celui qui emploie le fer et l'acier et cela, avec le talent d'hommes d'affaires dont les chefs de cette industrie ont fait preuve, a permis à l'industrie du fer de se fixer solidement en certaines endroits sans avoir d'approvisionnement domestique de minerai de fer et de houille. On a paré au manque de houille en fabriquant du coke au moyen de la houille importée au lieu de faire venir du coke de l'étranger. Actuellement il n'y a pas de source d'approvisionnement de combustible. Toutefois nous avons d'autres gisements de minerai de fer qu'il est possible d'exploiter et nous n'avons pas lieu d'être satisfaits des progrès réalisés pour leur utilisation.

Mes honorables collègues se souviendront que le comité nommé par le gouvernement d'Ontario pour faire une enquête sur le minerai de fer vient de terminer son travail et il a soumis dernièrement son rapport priant le Gouvernement d'offrir une prime de 1 p. 100 par unité pour chaque grosse tonne de fer provenant du minerai de fer de qualité marchande extrait des mines d'Ontario, l'"unité" représentant ici 1 p. 100 de fer pour chaque tonne de minerai de fer. Ainsi quand le minerai de fer donnera un pourcentage de 40 p. 100 de fer, la prime s'élèvera à 40c. par tonne.

Cette prime sera accordée durant dix ans à partir de la date de sa mise en vigueur. Pour assurer le succès de ce projet, on s'attendait que le gouvernement fédéral aiderait l'industrie dans la même mesure, mais jusqu'ici le Gouvernement s'est contenté d'exprimer de bons souhaits.

Il ne fait pas de doute que cette industrie, considérée comme un baromètre des conditions dans tout pays prospère, mérite autant une subvention que les terres abandonnées de ce pays. Il n'en coûtera pas plus cher au pays que la somme qu'exigera la subvention dont il est question dans le projet de loi d'aide à la colonisation dont l'Assemblée a été récemment saisie. Cela représentera beaucoup plus pour le pays et pour nos chemins de fer.

Un sujet connexe, c'est bien celui de la houille. A ce propos, le budget de 1926 va encore désappointer les intérêts canadiens, vu que le Gouvernement n'a rien fait pour réparer l'erreur commise l'an dernier en abaissant les droits sur la houille grasse de 3c. au lieu de les élever, et en n'imposant pas sur la criblure ou le poussier d'anthracite des droits comme ceux qu'on prélève sur le charbon mou auquel il fait concurrence.

Je voudrais maintenant parler des découvertes de houille dans le nord de l'Ontario. Vu le développement qui est en train de se faire dans cette partie du pays, le long de la rivière Mattagami, au nord du Transcontinental, je voudrais signaler au Gouvernement et à la députation la possibilité qui nous est offerte de résoudre le problème du combustible pour le Canada central grâce à ces découvertes des gisements houillers de l'Ontario septentrional. Il y a lieu de s'enquérir sur la possibilité d'exploiter ces gisements, et j'insisterai auprès du Gouvernement sur l'opportunité d'accorder sans retour sa coopération au gouvernement provincial en cette matière. Des écrivains et des géologues ont déjà eu l'idée qu'il était possible de trouver de la houille dans cette région, mais la nature des récentes découvertes et l'opinion de plusieurs ingénieurs de mines les plus en vue prouvent incontestablement que cette région a le plus bel avenir à cet égard. A ce sujet je citerai le *Canadian Mining Journal*, en date du 7 mai 1926. A la page 483 on lit ce qui suit:

> On trouve non seulement de l'argile et des couches de lignite sur les rives de la Mattagami, mais il s'en trouve également sur celles de la Missinabi, à quarante milles à l'ouest, de sorte que l'enquête a une vaste région à explorer.

Voici le passage important:

> Joseph Keele, autrefois du département des Mines du Dominion, a décrit l'argile de cette partie de l'Ontario septentrional comme appartenant aux séries crétacées inférieures. Le charbon de l'Alberta et de la Saskatchewan se range dans ces séries. Naguère, on supposait que les lignites découverts dans les mêmes localités que les argiles de Mattagami étaient d'origine interglaciale. Aujourd'hui, on croit communément qu'ils sont d'origine préglaciaire.

Indubitablement, des explorations intensives révéleraient peut-être que ces formations crétacées à couches houillères ont une énorme valeur économique pour le pays, mais la tâche est trop grande pour l'effort individuel et les autorités fédérales et provinciales devraient les encourager sur-le-champ le plus possible. Les gens intéressés à l'industrie de la houille dans le nord ont toujours reconnu que le creusement du canal de la baie Georgienne est indispensable à sa prospérité. Une des questions qui se posent devant la population de cette région, c'est le creusement du canal de la baie Georgienne et de l'Ottawa et la canalisation de la rivière des Français pour faciliter le transport fluvial du charbon et des denrées à North-Bay. La chose importe fort aux exploitants miniers et aux industriels du nord, et la mise en œuvre de cette section du réseau fluvial est un des besoins pressants de l'heure. Permettez-moi de citer une déclaration faite par sir Wilfrid Laurier et rapportée dans les Débats, 23 février 1914, page 1086 (version française):

> J'ai une telle confiance dans l'avenir de ce pays que je n'hésite pas à dire qu'aucune des ressources que la nature nous a données, sous le rapport du transport, ne peut être négligée et que tous les avantages qui sont à notre disposition doivent être utilisés et améliorés. La nature nous a donné deux débouchés de l'Ouest, l'un par le Saint-Laurent et l'autre par l'Ottawa. Nous aurons besoin de l'un et de l'autre pour répondre à l'énorme trafic qui résultera du développement de l'Ouest.

Mon excuse pour oser traiter cette question en cette occasion, c'est qu'elle s'est toujours rattachée de près à l'exploitation de nos grands gisements de minerai de fer dans le nord. Je sais que dans l'état actuel des choses, nous nous occupons d'un sujet qui semble toucher à la sphère d'action des autorités provinciales et certes, avant longtemps, la Chambre devra étudier le problème entier avec la plus grande attention. A mon sens, l'exécution de cette gigantesque entreprise par des capitalistes particuliers, subordonnément à une charte fédérale, dépend de la question de savoir si les eaux surabondantes dans les cours d'eau navigables appartiennent à la province où ces cours d'eau sont situés, et j'ai confiance que le Gouvernement nous révélera sans tarder quelle sera sa politique touchant cet important principe.

Du minerai de fer, je passe au cuivre touchant lequel je veux dire quelques mots. Vu la merveilleuse exploitation qui se fait dans le nord de Québec, je consigne aux Débats certains extraits du *London Times Trade and*

Engineering Supplement particulièrement significatifs. Je suis assez enclin à croire que la Copper Export Association of the United States a l'intention de faire pour le reste du monde ce qu'elle imagine que la Grande-Bretagne a fait relativement au caoutchouc. Permettez-moi de citer le passage suivant du journal mentionné, en date du 24 avril 1926:

Le perfectionnement du mode de traitement du minerai pour conserver les gisements déjà trop limités de métaux et de minéraux de l'univers est un problème qui intéresse non seulement l'Empire, mais encore l'humanité tout entière. Notre civilisation dépend tellement de l'usage de certains métaux qu'on ne saurait trop réfléchir à la prévention du gaspillage, et dans l'extraction et dans l'utilisation. La lutte autour de matières premières de ce genre sera une source abondante de disputes internationales d'ici à un siècle ou deux.

Cela correspond assez bien à mes opinions touchant les propositions libre-échangistes des honorables députés à l'égard des machines et autres choses. Voici un autre extrait:

Avec les principales exceptions du cuivre et du plomb, l'empire britannique est particulièrement bien pourvu de gisements des métaux les plus importants au point de vue industriel, tant précieux que vils. Le déficit de cuivre n'est peut-être que temporaire, puisque de récentes découvertes en Rhodésie septentrionale promettent une extraction considérable dans cette région d'ici à dix ans.

Les découvertes de cuivre faites dans le nord de Québec sont sans égale dans le monde civilisé. A ce propos je citerai du *Wall Street Journal* du 5 mai 1926, un article intitulé:

Perspectives de plus en plus brillantes pour le commerce du cuivre. Formation d'une nouvelle association d'exportation représentant les neuf dixièmes de la production mondiale pour éliminer l'injuste concurrence. (Dépêche spéciale du Boston News Bureau)

Cette association, autant que je puis m'en assurer, se compose non seulement des producteurs de cuivre américains mais aussi des producteurs de l'Amérique du Sud, de l'Europe, du Sud-Africain et de divers autres pays, excepté le Japon, qui se tient à l'écart. Il est dit dans l'article:

Pour prédire un meilleur avenir aux compagnies de cuivre en général, depuis deux ans, il fallait un degré extraordinaire d'optimisme. Les actions de cuivre sont tombées constamment en défaveur dans le public et seules quelques compagnies ont gagné assez d'argent pour payer des dividendes. La plupart ont perdu de l'argent ou n'ont pas réalisé assez de bénéfices pour compenser l'épuisement des gisements de minerai. Mais en réalité, il s'en faut de beaucoup qu'il faille désespérer. Une nouvelle association d'exportation du cuivre a été formée, plus puissante et plus grande que les précédentes, et elle représente les neuf dixièmes de la production mondiale. C'est la première fois que les soi-disant grands producteurs aient pu se réunir en conférence, et décider de ne plus se couper la gorge les uns aux autres.

Une seule année depuis 1920, nos affineries ont produit plus de cuivre qu'il n'en a été expédié à l'étranger et fourni aux fabriques américaines: ce fut en 1923, alors que la production du cuivre fin atteignit 2,327,770,000 livres et les exportations, 2,314,786,000 livres. En 1925, la production des affineries américaines représentait 2,704,618,000 livres de cuivre dépassant toute production antérieure, même en temps de guerre. Les exportations dépassèrent ce rendement, de 127 millions de livres approximativement, diminuant la réserve de cuivre fin à 146,161,000 livres, la moins considérable depuis la guerre, comparée à 641,474,000 livres à la fin de 1920. Malgré un excédent énorme, le prix moyen du cuivre électrolytique était en 1920 de 17c.50 la livre et, l'année dernière, alors que la réserve était presque disparue, de 14c. ¼ la livre.

Du consentement de la Chambre, je ferai insérer au Compte rendu ce tableau indiquant le mouvement croissant de la production, et des prix, la livre.

—	Produit affiné	Exportations	Réserve fin d'année	Prix moyen
1er trimestre 1926	692,620,000	688,372,000	150,412,000	14c. 00
1925	2,704,618,000	2,831,448,000	146,161,000	14c. 12
1924	2,600,664,000	2,639,568,000	272,868,000	13c. 02
1923	2,327,770,000	2,314,786,000	311,770,000	14c. 42
1922	1,577,658,000	1,814,810,000	298,786,000	13c. 56
1921	1,074,394,000	1,179,932,000	535,936,000	12c. 65
1920	1,670,759,000	1,731,406,000	641,474,000	17c. 50

C'est une réédition jusqu'à un certain point, mais je ne crois pas que l'on s'y oppose. Il en ressort que la consommation excède encore l'énorme production, mais la concurrence ruineuse des producteurs fait que leurs milliers d'actionnaires ne touchent pas de bénéfices. Pour finir sur ce sujet, je désire citer cet extrait de la page de rédaction du *New York Times*, édition du 8 mai 1926:

Presque en même temps que le ministère des colonies en Angleterre énonçait une politique de nature à hausser le prix du caoutchouc, se formait l'association des exportateurs de cuivre, afin de hausser le prix du cuivre. Mais si l'objet est le même, les méthodes diffèrent. Le Dr Klein, du département du Commerce, adressant la parole devant le conseil national du commerce d'exportation a dit que "la fixation des prix et autres manières d'intervenir dans l'exportation des matières premières dont les conséquences retombent surtout sur les consommateurs étrangers constituent une menace pour les relations commerciales internationales." Notre société d'exportation du cuivre n'a aucun caractère politique. C'est une coalition que nos lois permettent en matière de commerce extérieur et interdisent dans le domaine du commerce intérieur. Autorisée par la loi Webb-Pomerene, elle vise à embrasser 90 p. 100 de la production mondiale. Jusqu'à quel point elle peut hausser les prix aux Etats-Unis, dé-

pend de la quantité qu'elle peut exporter et, ainsi, épuiser l'excédent de la production. D'autres que les Américains peuvent s'en plaindre, mais c'est un mal commun. La coalition du cuivre ne prétend pas faire payer au consommateur étranger les taxes que nous imposons, elle tient seulement à stabiliser les prix et à empêcher qu'ils ne tombent en bas du prix de revient. Notre constitution interdit un droit d'exportation. Les restrictions imposées en Angleterre à l'exportation du caoutchouc haussent les prix d'exportation. C'est là imposer au commerce une contrainte dont l'exportation considérable de nos matières premières n'offre pas d'exemple. Certaines de nos lois nous exposent au reproche d'introduire des vues d'ordre politique dans la régie de notre commerce international, mais nous péchons moins que d'autres quand il s'agit des matières premières.

Cette société d'exportation du cuivre aura de grandes ramifications, comprenant non seulement les producteurs et fondeurs importants de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud, mais ceux d'Europe et d'Afrique, de même que de l'Australie. Maintenant, pour revenir à nos gisements de cuivre, nous ne semblons pas nous faire une idée des découvertes dans le nord de Québec. Songez que malgré le rendement maximum des mines de l'Amérique du Sud, de l'Espagne, des Etats-Unis et de l'Australie, et peu importe la baisse du prix, grâce à la richesse des gisements de la région septentrionale de Québec, leur exploitation peut continuer lorsque celle des autres aura cessé. Je désire citer ce rapport officiel concernant la mine Horne dans le district de Noranda:

Le forage horizontal n° 329 dirigé de la troisième couche au nord du puits n° 1, a traversé une veine de minerai de dix-huit pieds, donnant en moyenne $8 valant d'or et 27 p. 100 de cuivre. La valeur moyenne de ce minerai, à 13c. la livre pour le cuivre, représente $78.20 la tonne.

Si nous devons avoir la coalition américaine pour l'exportation du cuivre, j'émets l'idée qu'il est à propos pour le département du Commerce de se rendre compte de nos richesses dans le nord de la province de Québec et de se mettre en relation avec cette coalition. Nous devons nous protéger dans l'empire et voir à ce que la situation existant aux Etats-Unis relativement au caoutchouc ne se renouvelle pas en Canada à propos du cuivre.

Je ne trouve rien dans le budget à propos des bonnes routes. Le pays que je représente accueillerait avec enthousiasme une subvention pour les grandes routes. Il est temps de relier l'Est et l'Ouest par une route internationale, à la construction de laquelle le gouvernement fédéral devrait participer. J'aimerais à traiter d'autres sujets, et en particulier une question que je n'aborde pas sans une certaine hésitation. Cependant, je suis de conseil du premier ministre qui disait l'autre jour dans cette Chambre que la formation de l'opinion publique est souvent chose plus importante que la législation elle-même. A cet égard, je ferai quelques observations sur l'un des plus importants problèmes de l'heure, celui de la prohibition. Je citerai de nouveau le *New York Times* du 8 mai 1926. Cet article est écrit sur un ton plus badin, et bien que je ne veuille pas envisager la question sous cet angle, je n'en apprécie pas moins l'idée. Voici:

[M. O'Neill.]

John Barleycorn campagnard

Selon l'annuaire du département de l'agriculture, la prohibition est en partie responsable des temps durs de la ferme. Le représentant Black, de New-York s'autorisant de cette publication, calcule la perte annuelle dans une seule récolte, l'orge n'étant plus convertie en bière, à 100 millions. La perte relative au houblon est incalculable. En présence de trois bills de secours aux cultivateurs qu'un comité insensé de l'agriculture a imposé à une chambre encore moins intelligente—des bills dont personne ne veut mais que tous les représentants sous les regards de leurs électeurs agricoles se croient obligés d'accepter sérieusement, le représentant Black dit avec suavité: "Laissez cette tâche à la bonne vieille bière!" Le cultivateur est en faveur de la prohibition. Soutenu durant l'hiver par le cidre capiteux et glacé de son cellier, ayant dégusté son vin de sureau et de cerises...

Pour ne pas mentionner notre vin de Niagara de 27 p. 100...

...il proteste avec indignation contre le bock de bière mousseuse de l'homme des villes. Et maintenant, il finit, quoique tard, par recueillir les conséquences de sa croisade. Sa récolte seule d'orge lui rapportait anciennement dix fois autant pour l'aider sur sa ferme que ce qu'offre le bill Aswell. Et ainsi, comme le dit M. Black, aux yeux des hommes politiques sérieux le secours aux cultivateurs va de pair avec celui des soiffeurs des villes.

Ici, John Barleycorn est certainement représenté sous un nouveau jour. Depuis des siècles, on l'a dépeint comme un citadin débauché, comme l'homme affable et bien connu qui arrose le gosier de l'ouvrier et stimule l'éloquence du politicien, qui donne la saveur indispensable à la rôtie au fromage de minuit du clubman, et même est recherché dans les pique-niques par les dames comme il faut. Enfin, John Barleycorn apparaît tel qu'il est en réalité. C'est un grain à barbe. Il compte au nombre des biens de la ferme. Dépensier et mauvais sujet? Il est semé avec sobriété et récolté avec abondance. Si pendant quelque temps, il est l'enfant errant et prodigue, il dit avec un autre pécheur repentant en revenant au vil'age:

"Like him that wanders I return again;
Just to the time, not with the time exchanged,
So that myself bring water to my stain."

Bannir John Barleycorn? Bannissez Whiskered Jack et tout l'univers!

Tel est l'article. Je désire maintenant dire quelques mots de la prohibition, particulièrement de la vogue qu'elle a dans l'Ontario et dans la grande république américaine. On peut la regarder comme un cancer qui ronge la vie de notre civilisation. La prohibition a détruit l'objet même pour lequel elle a été adoptée. Elle était censée améliorer les mœurs de la nation, mais c'est tout le contraire qui est arrivé. Il est incontestable que les liqueurs enivrantes et dangereuses

sont aujourd'hui en plus grande quantité; on en fait maintenant une consommation clandestine plus considérable qu'avant la prohibition. Malheureusement, ses mauvais effets se font sentir dans une classe qui anciennement considérait comme un paria social celui qui faisait usage de spiritueux. Dans l'application psychologique de la prohibition on trouve merveilleux d'escamoter un verre de liqueur. Entre le fardeau des tendances naturelles ou léguées par héritage, d'un côté, et d'un autre les tentations qui se rattachent à la prohibition, la jeune génération est exposée à une dégénérescence morale, et contracte des habitudes qui ruineront la société à une époque où elle doit assumer sa part des responsabilités et des devoirs de demain.

Pourquoi nous faire illusion sur ce grand problème d'ordre moral? Il est inutile de donner des exemples, mais, pour confirmer nos propres observations, laissez-moi vous rapporter une conversation que j'ai entendue l'autre jour entre deux voyageurs, des hommes d'expérience. Allusion ayant été faite aux conséquences révoltantes de la prohibition, l'un des deux remarqua: "Je viens de placer une commande de 275,000 gourdes de poche à..." et il a donné le nom, "et dans le voisinage immédiat". Il a avoué que ces gourdes étaient surtout achetées par les jeunes gens, ce qui est étonnant. Mais l'autre voyageur a dit quelque chose de plus frappant. "Je suis un inspecteur de chaudières" a-t-il dit, "et j'examine les chaundières des écoles supérieures. Partout l'histoire est la même. Les concierges se plaignent dans les termes les plus indignés des jeunes gens d'aujourd'hui. Ils disent que leur premier devoir le matin est de visiter les édifices et de ramasser les bouteilles vides de six et huit onces et tous les objets dont il ne peut être fait mention".

Il faut aborder ce problème ouvertement et avec courage, car il est à espérer que les questions morales du pays recevront autant d'attention que les intérêts matériels. De plus, le système actuel ravale la profession médicale et engendre le mépris de la loi et de l'autorité. La politique, où il n'entre que du raisonnement mais où le cœur est absent, est stérile; un compromis est essentiel. Comme on l'a dit avec raison:

With something in them of the beast, and something of the god, mortal men can know little of unmixed emotions.

Avec quelque chose en eux de la bête et quelque chose des dieux, les mortels ne peuvent guère connaître des émotions sans mélange.

J'espère qu'à nos prochaines élections provinciales nos autorités auront le courage de s'attaquer à cette situation sans se soucier de leur avenir politique, d'un côté comme de l'autre.

Avant de reprendre mon siège, j'ai encore autre chose à suggérer au ministre des Finances. Mes connaissances sont assez limitées de sorte que je ne suis pas en mesure de dire si le projet est praticable ou non. Voici: quelqu'un du nord de l'Ontario m'a communiqué l'idée que l'on pourrait utiliser le cobalt pour le monnayage des pièces de 5c.; ce serait un excellent moyen de faire de la bonne publicité autour d'un sous-produit très pittoresque et très utile de notre industrie minière afin de familiariser le public avec ce métal.

Pour ce qui est de la réduction du port des lettres, les frais ont été relevés de 50 p. 100, mais on ne les diminue maintenant que de 33⅓ p. 100. J'ai peut-être le droit de demander ce qui est advenu de l'autre 16⅔ p. 100? Dans cet ordre d'idées, je désire faire allusion aux salaires de famine payés au personnel du service des postes, surtout aux préposés aux bagages chargés du transport des courriers. A mon sens, le Gouvernement ferait bien de ne pas trop tirer vanité de la réduction des taxes tant que ces fonctionnaires recevront des traitements relativement aussi faibles.

Je n'avais pas du tout l'intention, monsieur l'Orateur, de poser au prophète et de censurer le Gouvernement; qu'il me soit permis, cependant, au nom de la grande race qui vient du pays où la politique constitue l'essence même de la vie, qu'il est infiniment regrettable que, pour la première fois peut-être dans les annales politiques de ce grand Dominion, il ne se trouve pas un fils de la Verte Erin pour orner de sa présence les banquettes ministérielles. Tous les Irlandais, surtout ceux de la province d'Ontario, ressentent profondément cet oubli et l'absence d'un ministre irlandais constitue un indice que le parti libéral a perdu l'appui d'une noble race. Nous avons beaucoup de respect pour un certain Irlandais qui fait présentement partie du cabinet, mais nous préférerions voir un fils d'Erin rehausser de sa présence ici les banquettes ministérielles. Cette absence significative constitue un anneau de plus à ajouter à la chaîne des indices qui font prévoir une grande victoire à brève échéance pour le bon vieux parti tory.

Pour toutes ces raisons que j'ai exposées, monsieur l'Orateur, je ne vois pas comment je pourrais accorder mon appui au budget en discussion. Je rappellerai les paroles que le grand chef libéral, le "Grand Mort", a pro-

noncées dans son discours sur l'adresse en réponse au discours du trône, en 1911:

Nous vivons sous un régime constitutionnel dont l'un des principes les plus élémentaires consiste en ce que les hommes publics, qui composent le cabinet, doivent appuyer un programme commun.

Et si de ces paroles je tire la conclusion logique, je ne puis accorder mon appui à ce rejeton hybride d'une alliance contre nature. Avant de reprendre mon siège, monsieur l'Orateur suppléant, étant donné que c'est la première fois que je prends la parole ici depuis votre élection à ces hautes fonctions que vous remplissez avec tant de dignité, permettez-moi de vous offrir mes plus sincères félicitations pour le grand honneur qui vous a été conféré.

M. LIGUORI LACOMBE (Laval-Deux-Montagnes): (Texte) Monsieur l'Orateur, mon premier devoir est de féliciter l'honorable député de Témiscamingue-nord (M. O'Neill) du régal qu'il vient d'offrir à la Chambre. Les générations futures pourront y puiser à l'envie les chardons et les épines dont ils voudront parsemer leurs discours et y trouveront de solides leçons d'arithmétique, spécialement les quatre règles simples.

Monsieur l'Orateur, avant de m'engager dans le présent débat, je dois tout d'abord présenter, non seulement en mon nom personnel, mais au nom de toute la députation de langue française de cette Chambre, l'hommage de ma sincère admiration à l'honorable député de Toronto nord-est (M. Baker) qui a fait un si beau geste en prenant la parole en français sur le budget, le 6 mai dernier. Cette voix française de Toronto nous est d'autant plus chère que nous savons qu'elle a pris naissance dans une âme sincère et sympathique et qu'elle reflète l'idéal magnifique de la concorde, de la paix et de l'harmonie entre les deux grandes races qui vivent voisines l'une de l'autre dans notre Dominion. Je suis heureux de le féliciter spécialement d'avoir réclamé, après tant d'autres, l'usage des deux langues officielles en ce pays. Et puisque les circonstances s'y prêtent on ne peut mieux, je tiens à revendiquer au nom de ma race les droits imprescriptibles de la langue française, non seulement au Parlement mais dans le pays tout entier, et je demanderais au Gouvernement, alors qu'il reviendra au timbre à deux sous, de nous accorder un timbre-poste bilingue.

Le budget présenté par l'honorable ministre des Finances (l'hon. M. Robb), qu'il ait trait au relèvement de notre situation économique, au rétablissement de notre équilibre financier ou à toute autre question de haut intérêt public, offre un sujet des plus riches et des plus variés à tout membre de cette Chambre qui prend part au débat actuel. Le peuple canadien, j'en suis sûr, a accueilli avec espoir et confiance les réductions qu'il a plu au Gouvernement d'opérer dans l'impôt sur le revenu, le coût de l'affranchissement postal et les dépenses générales de l'administration de l'Etat. La diminution étonnante de notre dette nationale, le dégrèvement général des impôts qui pesaient trop lourds sur le contribuable canadien, les progrès sensibles réalisés par l'administration de nos chemins de fer, constituent, à mon humble avis, le témoignage le plus éclatant de la compétence et de la sagesse de nos gouvernants et le signe évident de leur esprit de travail et de leur loyauté.

Quand, il y a quatre ans à peine, le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) et ses honorables collègues étaient forcés par la volonté populaire d'abandonner le pouvoir, le gouvernement libéral devait faire face à la situation politique la plus lamentable où ne s'était jamais encore trouvé notre pays. Le chômage régnait en maître au Canada. Et ceux-là même qui discutent maintenant avec le plus d'amertume cet important problème de notre vie nationale, siégeaient alors dans le gouvernement dont le très honorable chef de l'opposition était le premier ministre. Il appartenait donc à des hommes éclairés par un patriotisme véritable et sincère de réparer les ravages qu'avaient faits dans le trésor public les extravagances d'une administration prodigue et antinationale.

Un honorable DEPUTE: Très bien!

M. LACOMBE: Le 15 avril dernier, l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie), en ouvrant la série des discours de l'opposition sur le budget, attribuait la prospérité sans cesse croissante du Canada au magnifique effort de son peuple et aux libéralités de la Providence. N'en déplaise à l'honorable député, sous l'administration du très honorable chef de l'opposition et de son prédécesseur, nous avons été comblés maintes et maintes fois par d'abondantes récoltes, des dons généreux de la Providence, mais les gouvernements alors au pouvoir ne sûrent pas exploiter les précieux avantages de notre incomparable nature et les libéralités d'une Providence admirable, dans l'intérêt du peuple canadien. Par tout le pays, dans nos immenses plaines de l'Ouest comme dans nos riches et fertiles régions de l'est, alors que les produits de la terre parvenaient à leur maturité pleine de promesses, alors que l'intérêt primordial du Canada et ses espoirs les plus chers commandaient à nos gouvernants d'agir avec

une extrême prudence et à l'avantage de notre pays, encore trop jeune pour être offert en immolation sur l'autel d'une loyauté aveugle et exagérée, en atteignant l'industrie agricole dans son cœur même on arrachait au cultivateur canadien sa vitalité, sa force et les bras vigoureux indispensables à la moisson. Quel fut, monsieur l'Orateur, le résultat de cet enthousiasme coupable? Une dette écrasante, des impôts, la fomentation des grèves et souvent la misère et l'angoisse.

Aussi, le 6 décembre 1921, il n'y eut d'un bout à l'autre du pays, qu'une voix pour condamner la politique onéreuse de nos prédécesseurs. Dès lors le gouvernement libéral commençait son œuvre de restauration économique, sa mission de relever l'état de nos finances avec l'appui généreux et sain des mandataires du peuple. Voilà pourquoi, dans un effort admirable d'énergie et de loyauté, nos gouvernants continuent de légiférer pour le plus grand bien de la communauté, pénétrés qu'ils sont de leur devoir et de l'intérêt public.

Me serait-il permis maintenant, monsieur l'Orateur, d'exprimer les sentiments qui m'animent quant à notre politique tarifaire. Je constate que le Gouvernement a réduit les droits d'entrée des automobiles au pays, laissant cependant à notre industrie nationale une protection de 20 à 27½ p. 100. Durant la dernière décade surtout, l'automobile a donné un essor merveilleux à notre commerce et il compte parmi nos grands facteurs de progrès. L'industrie agricole elle-même y trouve de précieux avantages. Voiture de promenade, il a été longtemps considéré comme un objet de luxe dont le privilège exclusif semblait être dévolu pour toujours aux personnes favorisées de la fortune. Animé d'un véritable sentiment humanitaire, nos gouvernants ont compris que ceux qui travaillent, souffrent et peinent durant les longues heures d'un labeur opiniâtre avaient droit à leur part de repos, de plaisirs légitimes et du bonheur des riches et des puissants du monde, et ce sera, à mon humble avis, l'un de leurs plus beaux titres de gloire.

Dans un pays comme le nôtre, aux intérêts si divers, aux aspirations souvent incompatibles, le tarif ne doit sacrifier les avantages d'aucune classe à une autre et ne léser le droit de personne. Voilà pourquoi le gouvernement libéral est l'ennemi des monopoles et condamne l'exploitation du peuple. D'ailleurs, à quel spectacle assistions-nous, sous le régime de haute protection de nos prédécesseurs? Nous importions beaucoup plus que nous n'exportions et nous avions une balance de commerce défavorable allant s'accentuant de jour en jour, et mon honorable ami, l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton), qui rit en ce moment, s'en rappelle très bien. L'honorable ministre des Finances, se faisant tout récemment le porte-parole du Gouvernement, annonçait, à la grande joie du peuple canadien, que notre commerce intérieur et extérieur prenait une extension considérable, réalisant pour le Canada une balance favorable de plus de quatre cent millions de dollars. N'avons-nous pas le droit d'être fiers de notre pays qui, déjà, sort victorieux des difficultés presque insurmontables dont l'avait entouré une administration prodigue et incompétente?

Voilà pourquoi, monsieur l'Orateur, je suis loin de céder aux théories de certains gros intéressés et souscripteurs à la caisse électorale de mes honorables amis de la gauche, que les nouvelles réductions tarifaires concernant l'automobile semblent exaspérer. Au contraire le prix de l'automobile étant sensiblement réduit et mis à la portée de presque toutes les bourses, la demande n'en sera que plus élevée. En conséquence, loin de paralyser cette industrie le Gouvernement la développe et lui donne un nouvel essor. J'irai plus loin, partant du principe que j'ai posé il y a un instant, à savoir que l'automobile est devenu un objet de première nécessité, je ne crains pas de déclarer qu'il serait injuste, dans le but d'accorder à une seule industrie une protection exagérée, d'enlever à l'industrie agricole et aux autres industries canadiennes le précieux avantage de se développer rapidement et d'atteindre leurs fins. Mais si l'acquisition d'un automobile devait être fatal au budget des familles moins fortunées, en les rendant victimes d'un luxe exagéré, je devrais condamner dès à présent les dépenses qu'entraîne la passion de l'auto.

Abîmés dans toute la ferveur de leur programme protectionniste, les honorables députés de l'opposition ont-ils songé un instant aux intérêts et aux droits indéniables du consommateur? Oublient-ils qu'élever le tarif veut dire taxer le peuple? Oublient-ils que le producteur canadien demande sans cesse aux autorités du pays de lui ouvrir des marchés pour l'écoulement de ses produits, que la seule politique tarifaire vraiment nationale est celle qui profite à tous et ne nuit à aucun? C'est ce que le Gouvernement a compris en nous créant de nouvelles relations commerciales avec les pays de la vieille Europe. N'est-ce pas là, d'ailleurs, baser l'administration de l'Etat sur les principes qui constituent le fondement de la saine économie politique? Aussi, je suis heureux de rendre ce témoignage à ceux qui siégent présentement au conseil de la nation, que grâce à leur administration sage et éclairée, le Canada se relève plus crânement de la crise de l'après-guerre que tout autre pays du monde.

Le présent budget révèle une aisance voisine de la prospérité et nul plus que nos adversaires n'en sont jaloux. Me serait-il per-

mis de leur dire bien sincèrement que le travail opiniâtre, l'économie, la sagesse et la compétence, aidés des ressources naturelles si riches et si variées de notre pays, viennent à bout de tout, même de solder la dette énorme qu'ils nous ont imposée.

Il me fait plaisir de constater en outre une réduction très appréciable de l'affranchissement postal. Ce dégrèvement soulage toutes les classes de notre population: industriels, commerçants, agrriculteurs, professionnels et ouvriers, et donnera un regain de vitalité dans toute les sphères commerciales.

La disparition de la taxe sur les reçus sera accueillie par le public avec beaucoup de satisfaction, car en outre des ennuis inhérents à tout impôt, elle était la source d'une infinité de malentendus et d'une multitude de soucis.

Comprenant que le petit salarié et celui qui ne possède pas les avantages de la fortune ont droit à toute la somme d'assistance et de justice possible, le Gouvernement a cru bon d'opérer certains changements dans la loi de l'impôt sur le revenu. Contraste frappant entre le gouvernement actuel, qui ne ménage pas sa sollicitude à ceux qui en ont le plus besoin, et l'ancienne administration conservatrice, dont la protection semblait être acquise exclusivement aux citoyens favorisés d'une bourse bien garnie. Et je ne citerai pour preuve à l'appui de mon avancé que l'exemption de la taxe sur le revenu accordée par un gouvernement conservateur aux prêteurs de la Victoire.

Monsieur l'Orateur, avant de terminer ces quelques observations, permettez-moi de relever en cette Chambre une déclaration faite récemment à Montréal par l'honorable député de Winnipeg-Sud (M. Rogers), écho de la complainte sans cesse renaissante d'une opposition assoiffée de pouvoir. "Où est le Gouvernement?" s'écriait-il, devant l'association pseudo-libérale-conservatrice de la métropole. Je ne sache pas, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement réside ailleurs que dans la majorité des représentants du peuple, et seul le fanatisme politique, doublé de l'appât du pouvoir, peut soutenir le contraire. L'honorable député ignore-t-il que l'électorat du pays a ratifié éloquemment l'attitude prise par nos chefs de convoquer le Parlement et de gouverner par la majorité de ses mandataires? Oublie-t-il que le Gouvernement a marché de triomphe en triomphe dans toutes les élections partielles nécessitées depuis, en augmentant d'une façon merveilleuse les majorités obtenues par les candidats miinistériels au cours de l'élection générale du 29 octobre dernier? Quand nos honorables amis prétendent faussement qu'il n'y a pas de législation devant la Chambre, je me demande s'ils ne sont pas victimes du même mirage trompeur dont ils furent délibérément éblouis au début de la présente session. Mais en dépit des fausses nouvelles colportées par ses adversaires, le gouvernement libéral continue son œuvre de restauration économique et marche toujours de l'avant dans la voie de la prospérité et poursuit d'une façon admirable la mission que lui a confiée le peuple canadien.

M. MORAND (Essex-Est) (Texte): Monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis, au début de mes remarques, de féliciter sincèrement l'honorable député de Laval-Deux-Montagnes (M. Lacombe) du magnifique discours qu'il vient de prononcer. Il était très bien préparé. Je comprends qu'il est nécessaire d'être bien préparé pour appuyer un budget libéral lorsqu'on vient de la vieille province conservatrice de Québec.

M. PERRAS: Où l'honorable député a-t-il pris cela?

M. LACOMBE: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui demander sur quoi il se base pour affirmer que la province de Québec est conservatrice?

M. MORAND: Sur toutes ses habitudes.

M. RHEAUME: Sauf celle de voter.

M. LACOMBE: L'honorable député veut-il dire quelles sont ces habitudes?

M. MORAND: A part l'habitude de voter.

(Traduction.) Je n'ai pas l'intention, monsieur l'Orateur, de retenir la Chambre bien longtemps, n'ayant que quelques commentaires à faire sur le budget.

Divers MEMBRES: En français.

M. MORAND (Texte): Je serais très heureux de prononcer mon discours en français, mais je l'ai préparé en anglais et je vais continuer dans cette langue.

(Traduction.) On a accueilli dans l'exposé budgétaire de cette année un budget qui favorise le pauvre. C'est ainsi qu'à maintes reprises en ont parlé des honorables députés d'en face. Mais, selon la conception que je me fais d'un pauvre homme, il ne faut pas entendre par là l'individu à qui il manque $20 ou $50 pour faire l'acquisition d'un automobile, ou celui qui, ayant charge de famille, échappera à l'impôt sur le revenu s'il gagne $2,000 ou plus. Ce n'est pas là le type de pauvre que j'ai l'habitude de rencontrer. J'ai passé ma vie dans l'exercice de la médecine parmi les ouvriers d'une ville industrielle et je puis assurer la Chambre que lorsque l'on

parle d'un pauvre homme il n'est pas du tout question de gens de la catégorie dont je viens de parler. Tout de même, on a effectué une diminution de l'impôt sur le revenu, diminution qui a été bien accueillie et dont, j'en suis sûr, tout le monde se réjouira. Mais cette réduction aurait encore été mieux vue si en réalité, elle constituait une diminution dans la véritable acception du mot, et non pas un simple déplacement de l'impôt d'une classe de contribuables à une autre. Le public en serait aussi bien plus content si elle avait été attribuable à de véritables économies de la part du Gouvernement. Si ce dernier, par l'intermédiaire de son porte-parole, le ministre des Finances (M. Robb) avait annoncé qu'il avait comprimé la dépense publique au point d'être en mesure d'abaisser les impôts, la réduction aurait été tout ce qu'il faut entendre par le terme. Mais le Gouvernement a simplement annoncé qu'il avait perçu plus d'impôts qu'il ne lui en fallait, et que partant, il pouvait diminuer les impôts.

Voyons ce qui en est en réalité lorsqu'il s'agit, pour le Gouvernement, de pratiquer l'économie? A titre d'exemple, on me permettra de citer, du rapport de l'auditeur général, une page qui fait voir comment le Gouvernement pratique l'économie, et que s'il le pratiquait comme il convient de le faire, il pourrait alléger le fardeau des impôts. Les chiffres dont je vais donner lecture sont de nature à intéresser surtout mes compatriotes de la province de Québec qui bien souvent accusent le parti conservateur d'être trop impérialiste et d'être prêt à tout faire lorsqu'il s'agit de donner suite aux idées impériales. Le passage que j'emprunte au rapport de l'auditeur général a trait à l'acquisition de l'immeuble du Union Club à Londres (Angleterre), où se trouvent les bureaux du haut commissaire canadien, et les chefs de dépenses consignés sont comme suit:

Prix d'achat de l'immeuble du Union Club, £225,000 (£100, payés en 1923-1924); droit de timbre sur le transfert, £2,250; droit d'enregistrement du bien-fonds, £225..	$1,008,950 08
Rente foncière; arrêtée jusqu'au 10 juillet; loyer et impôt, $5,570.93; loyer, 6 mois, jusqu'au 10 juillet 1925, $4,866.67.. ..	10,437 60
Evaluation du bail emphytéotique de Knight, Frank et Rutley..	511 00
Modifications et agrandissement de l'édifice Trollope and Colls, Limited, à-compte sur entreprise..	233,600 00
Architecte, Septimus Warwick, à-compte sur services concernant l'entreprise, $24,333.33; services relatifs à l'ameublement, $2,409..	26,742 33
Conducteur des travaux, F. J. Pitts, services, 40 semaines..	1,946 67
Ameublement acheté en Angleterre: Spink Co., 2 bibliothèques, $1,887.16, 5 électroliers, $1,788.50; 2 chaises, $171.67; Vigo Art Galeries Tapis Agra, $1,102.18; Waring & Gillow, 12 p. de rideaux, $2.044; 4 chaises, $584; canapé, $279.84; menus comptes: table en bois satiné, $803; table en noyer, $187.80; 2 chaises, $184.93; 1 paire de cabinets d'angle, $180.07; 19 chenêts, $155.73; divers, $255.75..	9,624 63
Ameublement acheté au Canada, de: F. E. Coombe Co., $1,500; Krug Furn. Co., $800; Andrew Malcolm Co., $2,200; Mitchell & McGill, $1,300; Office Specialty Mfg. Co., $4,000..	9,800 00
Frais généraux: assurance, $197.20; logement provisoire du concierge, $146; électricité et gaz, $110.96; service d'eau, jusqu'au mois de juin 1924, $300.83; menus frais $54.58..	809 57
Total..	$1,302,421 88

L'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) a lu à la Chambre, dans une précédente séance, un extrait du *Border Cities Star* qui faisait l'éloge du projet de budget, et notre collègue a conclu que celui-ci devait être excellent, puisque ce journal est publié dans la région ou fleurit l'industrie de l'automobile. L'honorable membre est un vieux politicien. Il a lu ce qui faisait son affaire, mais il a passé sous silence le reste de l'article. Je vais compléter la citation:

> La réduction du droit sur les automobiles est radicale. Elle atteint toutes les marques. Le droit est abaissé à 20 p. 100 sur toutes les voitures d'une valeur maximum de $1,200; au-dessus de cette valeur, le droit est réduit à 27½ p. 100. Le drawback de 25 p. 100 ne sera, au jugement des fabricants, que peu utile. En dehors de toute question de parti, la réduction opérée vient à l'encontre de la politique annoncée dans le discours du trône. On avait déclaré que toutes les questions tarifaires seraient soumises à l'examen d'une commission *ad hoc*. Cette commission est nommée et prête à fonctionner. Malgré cela, sans un mot d'avertissement et passant outre aux protestations vigoureuses des industriels, le droit est réduit presque de moitié.
>
> Cette initiative aura peut-être quelque influence sur l'attitude des enquêteurs. Le public sera porté à conclure que la commission n'est qu'un paravent; il servira selon les besoins de l'heure. Quand ce ne sera que pour sauver les apparences, on aurait dû attendre un an et se renseigner sur la situation de l'industrie. Mais il faut croire que M. King n'avait pas le choix. Sans la réduction du droit de douane, il ne pouvait compter sur le vote des progressistes et, par conséquent, se maintenir au pouvoir. Telle était la situation. On l'a liquidée par l'expédient tout simple de sacrifier aux exigences politiques.

En présentant son budget le ministre des Finances a dit que le sentiment public était en faveur d'un dégrèvement des automobiles. Je ne sais où il a constaté la présence de ce sentiment. L'année dernière, la Chambre s'est prononcée au scrutin contre une proposition de l'honorable député de Macleod (M. Coote) qui demandait une réduction du droit.

Notre collègue a repris sa proposition cette année, mais une habile manœuvre des libéraux a empêché l'émission d'un vote. Cependant, le ministre paraît avoir découvert que le sentiment public exigeait un abaissement du droit. Le public se désintéresse de la question de savoir s'il faut ou non maintenir un droit sur les automobiles. Ce qu'il veut, c'est de pouvoir les acheter à meilleur prix; le devoir du Gouvernement est d'assurer que les automobiles se vendent à meilleur marché tout en prenant les moyens de maintenir cette industrie. Dans la discussion sur la motion de l'honorable membre, mes amis et moi avons demandé simplement que la question fût renvoyée à l'étude de la commission du tarif, avec l'instruction de proposer les mesures nécessaires pour diminuer le prix des automobiles et assurer le maintien de l'industrie. Je suis sûr que le ministre des Finances regrette aujourd'hui de n'avoir pas adopté cette ligne de conduite. S'il l'avait fait, il n'aurait pas les embarras qu'il éprouve maintenant. L'erreur commise, malgré ce que promettait le discours du trône que rien ne serait entrepris sans une étude convenable de la question, et malgré les engagements pris au cours de la campagne, fait à nos établissements une situation précaire et va rendre nos capitalistes craintifs sur la sûreté de leurs placements. Le capital américain pénètre en Canada. A Windsor et dans d'autres localités de la frontière les Américains engagent des capitaux constamment. Nous désirons qu'il en vienne davantage; mais ce n'est pas le moyen de les attirer que de modifier et de réduire sans cesse les droits du tarif douanier. Par bonheur, notre ville grandit et va continuer de grandir. Elle s'augmentera du surplus de la population de Détroit, surplus composé des émigrés canadiens que la politique libérale chasse à l'étranger.

La politique douanière du Gouvernement est certainement étrange sur plus d'un point. Lorsque le droit sur certains articles français a été réduit, nous avons proposé que la France nous payât de retour. Nous avons fait la même chose en ce qui concerne l'Australie. Les droits du tarif canadien ont été réduits en faveur de l'Australie, mais nous avons demandé des faveurs correspondantes. Aujourd'hui le Gouvernement dégrève certains articles qui nous viennent des Etats-Unis sans recevoir le réciproque; il fait un pur don. Si le ministre des Finances avait été sûr de son affaire; s'il était convaincu que l'industrie de l'automobile pouvait supporter une réduction des droits, il aurait pu profiter de l'occasion pour obtenir quelques avantages des Etats-Unis. Par exemple, il aurait pu prévenir l'augmentation du droit américain sur nos beurres, comme c'est arrivé dernièrement. Il aurait pu faire une brèche dans le mur douanier des Etats-Unis pour y laisser passer quelques produits de notre agriculture. Mais non; chaque année, dans notre générosité, nous accordons ces choses aux Etats-Unis sans rien leur demander en retour. Quelle puissance nous force à ouvrir nos marchés aux Etats-Unis sans rien demander en retour? S'est-on entendu pour empêcher le développement industriel du Canada? Veut-on faire du Canada un pays exclusivement agricole? N'aurons-nous pas d'industrie en notre pays pour ceux qui ne veulent pas gagner leur vie sur la ferme? Les Canadiens seront-ils forcés de quitter le Canada pour aller ailleurs chercher un emploi en dehors de l'agriculture?

On imposait sur les automobiles un droit de 35 p. 100. Quel sera le dégrèvement du tarif, l'an prochain, si le Gouvernement reste aux affaires? A quelles industries nuira-t-on encore? Voici une liste des industries qui jouissent d'une protection égale à celle de l'industrie de l'automobile et je prie le Gouvernement de nous dire laquelle sera frappée la prochaine fois:

Article	Tarif Pour cent
Chaussures	30
Vêtements de dames	35
Vêtements d'hommes	25
Locomotives	35
Tissus de coton	25 à 32½
Bas et tricots	35
Outils	30
Navires	25
Meubles	30 à 35
Pianos et orges (pièce en franchise)	30
Articles en soie	37½
Gants et mitaines	35

Le plupart de ces articles sont fabriqués, non pas en Ontario, mais dans Québec, et je fais remarquer à mes compatriotes de cette province, maintenant qu'ils ne dirigent plus leur parti, maintenant que leur parti est entre les mains du groupe de l'Ouest, qu'ils ne peuvent en attendre beaucoup de pitié. Ces articles manufacturés dans la province de Québec seront frappés la prochaine fois.

Il y a quelques minutes, on a beaucoup discuté les déclarations de M. Ford au sujet du libre-échange. Je veux en parler brièvement. Tout d'abord, le 5 septembre 1915, Henry Ford déclara, dans le *Detroit Journal*, qu'il construirait au Canada une usine de tracteurs automobiles qui emploirait 10,000 personnes; qu'il achèterait 50 acres de terre dans cette intention et qu'il était prêt à construire cette usine. Plus tard, on abolit le droit imposé sur les tracteurs. M. Ford possède encore les 50 acres; mais les tracteurs sont fabriqués aux Etats-Unis d'où ils sont expédiés au Canada

et nous n'avons pas les 10,000 employés. La même chose se serait produite au sujet des voitures Ford si nous n'avions pas imposé de droit sur ces voitures. Il n'y aurait pas d'usine ni de ville Ford au Canada; les voitures seraient expédiées de l'usine principale de Détroit.

Le droit de douane imposé sur les automobiles était autrefois de 20 p. 100. Peu de temps après l'établissement de l'usine Ford, à Ford-City, quand M. Ford était directeur de la compagnie, par suite de l'intervention de l'honorable R. F. Sutherland auprès du gouvernement libéral, le droit a été porté de 20 à 35 p. 100. Cela s'est produit à la demande des directeurs de l'usine Ford, avant que M. Ford devînt si riche et si rempli d'idéal élevé et alors qu'il se préoccupait des aspects pratiques de la vie.

Je n'ai pas l'intention de retarder plus longtemps les travaux de la Chambre. J'ai déjà parlé trop souvent pour un nouveau député. J'espère sincèrement que le ministre des Finances considérera de nouveau ses résolutions budgétaires; qu'il songera sérieusement, aux hommes et aux femmes dont l'existence dépend de cette industrie; qui ont acheté des maisons et commencé à les payer, qui ont fixé leur résidence dans certaines villes. J'espère qu'il résoudra cette question de façon à maintenir ces usines et la prospérité de ces villes et que nous oublions beaucoup des discours libre-échangistes prononcés par les membres d'un certain groupe du parti, discours qui, si on leur donnait effet, transformeraient le Canada en un pays uniquement agricole.

(Sur la proposition de M. Maclean (York-Sud) la suite du débat est renvoyée à la séance suivante.)

La séance est levée à dix heures quarante-cinq minutes du soir.

MERCREDI, 12 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

3e RAPPORT DU COMITE DES BILLS D'INTERET PRIVE

M. GEORGES PARENT ((Québec-Ouest) dépose le 3e rapport du comité permanent touchant divers bills d'intérêt privé.

—Monsieur l'Orateur, je propose, conformément à ce qui est recommandé dans le troisième rapport du comité permanent sur divers bills d'intérêt privé, que les droits et frais payés au sujet du projet de loi (bill n° 11), loi constituant en corporation le président de la division ecclésiastique de Lethbridge, soient remboursés, moins les frais d'impression et de traduction.

(La motion est adoptée.)

MODIFICATION DU PERSONNEL DES COMITES PERMANENTS

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre) propose que le nom de Mlle Macphail soit substitué à celui de M. Fansher au comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes, et celui de M. Fansher à celui de Mlle Macphail au comité permanent de l'agriculture et de la colonisation.

(La motion est adoptée.)

Le très hon. MACKENZIE KING propose la substitution du nom de M. Cantley à celui de M. Nicholson dans le comité spécial chargé de s'enquérir de nos ressources actuelles d'anthracite et de charbon bitumineux et d'autres questions connexes.

(La motion est adoptée.)

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

DEPENSE DU SERVICE GEODESIQUE

M. FAFARD demande:

1. Combien la division géodésique a-t-elle dépensé en 1923, 1924, 1925?
2. Combien a-t-elle dépensé dans chaque province dans chacune des années susdites?

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

1.

1923-1924..	$302,225 37
1924-1925..	265,369 62
1925-1926 (approx.).. ..	265,445 81
Total..	833,040 80

2.

Equipes d'arpenteurs:	1923	1924	Approximativement 1925
Yukon (Expédition au Mont Logan)			$ 1,539 28
Colombie-Anglaise	$ 17,385 73	$ 32,975 19	19,029 29
Alberta	3,757 20	8,451 14	14,854 30
Saskatchewan	6,135 24	6,171 40	956 95
Manitoba	6,995 40	21,301 90	9,262 04
Ontario	14,310 73	18,743 30	19,493 01
Québec	56,799 95	27,980 97	32,882 75
Nouveau-Brunswick	13,013 15	11,309 40	11,388 14
Nouvelle-Ecosse	14,300 37	5,129 21	2,573 41
Ile du Prince-Edouard		341 47	1,898 02
Les dépenses du service central ne sont pas réparties. Compilation et service de renseignements, y compris dessin et impression de cartes	169,527 60	132,965 64	151,204 62
Total	$302,225 37	$265,369 62	$265,445 81

NOTE.—Les chiffres pour 1925-1926 ne sont qu'approximatifs, tous les rapports n'ayant pas encore été reçus.

DEPENSE DU SERVICE TOPOGRAPHIQUE

M. FAFARD demande:

1. Combien la division de topographie a-t-elle dépensé dans les années 1923, 1924, 1925?
2. Combien a-t-elle dépensé dans chaque province?
3. Quelle a été la dépense approximative pour ces travaux par mille carré?

L'hon. M. STEWART:

1.

1923-1924	$ 526,340 45
1924-1925	481,065 20
1925-1926	398,121 42
Total	$1,405,527 07

2.

Equipes d'arpenteurs:	1923-24	1924-25	1925-26
Manitbba	$ 16,604 89	$ 22,191 12	$ 12,056 14
Saskatchewan	56,531 28	29,747 42	8,094 43
Alberta	68,110 07	66,666 76	20,348 51
Colombie-Anglaise	26,944 87	15,284 23	15,253 59
Territoire du Nord-Ouest	21,578 64	13,572 31	10,419 18
Ontario	452 12	73 73	17,388 10
Québec	7,369 74	16,081 01	12,949 94
Nouveau-Brunswick	8,512 96	7,169 21	6,405 87
Nouvelle-Ecosse	9,939 90	14,854 00	15,300 08
Yukon	3,653 45	3,000 00	
Les dépenses du service central ne sont réparties. Compilation et service de renseignements, y compris dessin et impression de cartes, etc	306,642 53	292,425 41	279,905 58
Total	$526,340 45	$481,065 20	$398,121 42

NOTE.—Tous les rapports pour l'année 1925-26 n'ayant pas encore été reçus, les chiffres pour cette année-là ne sont qu'approximatif.

3. Revision des cartes de section, $3 par mille carré approximativement. Cartes détaillées, de $25 à $30 par mille carré.

DEPENSES RELATIVES A L'IMMIGRATION

M. DOUCET demande:

Combien a-t-on dépensé pour l'immigration venant (a) des Iles Britanniques, (b) des Etats-Unis, (c) de l'Europe continentale, chaque année financière de 1920-21 à 1925-26?

[L'hon. M. Stewart.]

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

	(a) Grande-Bretagne	(b) Etats-Unis	(c) Europe continentale
1920-21	$423,562.92	$456,870.41	
1921-22	302,373.04	419,956.92	
1922-23	332,610.09	525,363.90	$51,353.54
1923-24	523,318.03	549,355.76	87,711.15
1924-25	679,599.67	363,740.21	87,557.73
*1925-26	515,051.20	381,440.45	59,508.84

*Onze mois finissant le 28 février 1926.

LE PERSONNEL DE LA COMMISSION DE L'ETABLISSEMENT AGRICOLE DES SOLDATS

M. LADNER demande:

1. Les employés de la commission de l'établissement agricole des soldats sont-ils classées comme temporaires?
2. Les employés temporaires ayant cinq ans de service et plus sont-ils privés des augmentations annuelles que reçoivent les permanents?
3. Les employés temporaires relèvent-ils de la loi de mise à la retraite?
4. Vu le travail que la commission de l'établissement agricole des soldats fait actuellement et doit probablement avoir à faire sur la réévaluation des terres des soldats, le Gouvernement se propose-t-il de diminuer le personnel de la commission?
5. Le Gouvernement sait-il que presque tous les membres du personnel de cette commission à Vancouver sont des soldats rapatriés, mariés, ont six ans ou plus de service, et sont toujours employés temporaires?
6. Le Gouvernement a-t-il l'intention de placer ces employés dans le service civil permanent, en conséquence, surtout, des décrets du conseil numéros 2958 et 3560 autorisant la permutation?
7. Vu les modifications probables de la loi du service civil de 1918, le Gouvernement doit-il placer les employés de la commission de l'établisement agricole des soldats sur pied d'égalité avec ceux qui ont été nommés en vertu de la loi en question?

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

1. Il y a douze employés permanents. Les autres fonctionnaires, au nombre de 482, sont, en vertu d'un décret, exempts des dispositions de la loi du service civil, et, à cet égard, considérés comme temporaires.
2. Seulement les employés permanents nommés en vertu de la loi du service civil et classés par la commission du service civil comme ayant droit aux augmentations annuelles.
3. Oui.
4. Non.
5. Oui.
6. A l'étude.
7. A l'étude.

M. J. C. BLANCHET

M. DOUCET demande:

1. M. J. C. Blanchet a-t-il été receveur de la poste à Chartierville, comté de Compton?
2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé, sur quelle recommandation, et quel salaire a-t-il?

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING:

1. Oui.
2. Le 1er mai 1905, sur la recommandation du député du comté. Salaire et allocations actuels, $310.89.

ZONE DE SABLES PETROLIFERES DE L'ALBERTA

M. ARMSTRONG (Lambton-Est) demande:

1. La Gouvernement a-t-il fait du forage dans la zone de sables pétrolifères de l'Alberta, l'an dernier? Dans l'affirmative, où se trouvait le puits, quelle profondeur a-t-on atteinte, et pourquoi a-t-on foré le puits?
2. Le Gouvernement doit-il continuer ces travaux dans ce puits cette année, et dans ce cas, quand doit-il les reprendre?
3. L'outillage utilisé dans ces travaux appartient-il au Gouvernement? Sinon, à qui appartient-il?
4. Combien a-t-on dépensé pour ces travaux jusqu'ici, et sur les ordres de qui travaille-t-on?

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

1. Oui. Deux sondages ont été faits sur l'emplacement riverain n° 13, établissement McMurray, township 89, rang 9, à l'ouest du 4e méridien, à une profondeur de 83 pieds et 237 pieds respectivement, afin d'obtenir des échantillons des strates souterraines contenant du bitume et du pétrole inoxidés.

2. Non, mais on se propose de prélever des échantillons dans d'autres endroits de la même région.

3. La foreuse employée l'an dernier a été prêtée gratuitement par la Northern Alberta Exploration Company. Les outils étaient la propriété de l'Etat.

4. Les dépenses directes pour les salaires, la pension, et le transport se sont montées à $2,418. Les travaux ont été faits sur les ordres du directeur de la division des mines émis en vertu de l'autorité ministérielle.

DEMANDE DE DOCUMENTS ACCORDEE SANS DEBAT

L'AGENT DES INDIENS A CARDSTON

Par M. DAVIS:

Copie des lettres, télégrammes, et autres documents échangés entre le département et qui que ce soit, au sujet de la suspension de Faunt, agent de la réserve des Indiens du Sang à Cardston. Aussi copie du rapport envoyé au département par l'inspecteur Christensen, de Regina, à cet égard.

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur): Comme cette question est à l'étude je ne puis déposer tous les documents. Je puis déposer toute la correspondance, sauf les lettres qui sont de nature à mettre en doute l'intégrité de l'agent. Je ne me soucie pas de le faire pour l'instant. Je prierai mon honorable ami soit de me permettre de déposer les documents qui ne concernent pas l'enquête en cours, soit de permettre que la motion reste en suspens tant que l'enquête ne sera pas terminée; cependant, j'espère qu'elle le sera bientôt.

M. DAVIS: Je n'ai pas d'objection à ce que l'affaire reste en suspens pourvu que la correspondance la concernant soit déposée ici dans un délai raisonnable.

(La motion est réservée).

IMMIGRANTS ATTEINTS DE LA LEPRE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. PARENT (Québec-Ouest): On m'informe et une rumeur circule à l'effet que toutes les personnes atteintes de la lèpre, qui tentent

de se faire admettre au Canada comme immigrants, seront réunies à la Grosse Ile, près de la ville de Québec. Je désire savoir du Gouvernement s'il y a quelque chose de vrai dans cette nouvelle?

L'hon. M. ELLIOTT (ministre du Travail): Certains négociations ont été engagées à ma connaissance entre les fonctionnaires du département fédéral de la Santé et les provinces, mais il n'y a encore rien de décidé.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Puis-je savoir si ces négociations ont quelque chose à faire avec l'importation des lépreux?

L'hon. M. ELLIOTT: Mon honorable ami compte-t-il obtenir une réponse à cette question?

IMPORTATION DE PLANTS ET DE BULBES

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. M. BENNETT (Calgary-Ouest): J'ai fait savoir au ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) que je désirais lui poser une question aujourd'hui. Il est peut-être préférable que je donne une explication préliminaire: mon attention a été appelée sur certains retards dans l'importation des plants et des bulbes. Je désire donc savoir si l'on ne pourrait pas s'arranger pour que les habitants de l'Ouest canadien, qui importent des bulbes ou des plants des Etats-Unis, n'aient pas à subir d'aussi longs délais lorsqu'il s'agit de les passer en douane. Les importateurs doivent d'abord écrire au département, à Ottawa; on leur expédie ensuite un questionnaire qu'ils renvoient à Ottawa; après un certain délai, arrive l'ordre qui leur permete de dédouaner plants et bulbes; il arrive qu'après tous ces délais, la vie de ces plants est quelque peu affaiblie et on ne saurait en tirer bon parti. On pourrait se dispenser de tout ce formalisme administratif en chargeant quelque fonctionnaire régional d'autoriser l'administration de ces plants ou de ces fleurs sans que le service fédéral d'automologie ait à se prononcer sur la question de leur importation. Il arrive parfois que ces plants sont à une couple de mille milles d'Ottawa. Si le ministre pouvait remédier à cette situation, il rendrait un service signalé au public.

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): J'ai reçu avis tout à l'heure que cette question serait posée. L'un des fonctionnaires du service d'entomologie a placé un mémoire entre mes mains à ce sujet. Je ferai d'abord savoir à mon honorable ami que le plaignant en cette affaire, a négligé de demander un permis pour l'importation de ces plants. Or, aussitôt que nous entendîmes parler de l'affaire, nous avons télégraphié pour qu'on lui permette de dédouaner ses plants. Des arrangements ont été conclus dernièrement, si je ne me trompe, en vertu desquels les intéressés peuvent faire leur demande à Ottawa par télégramme et on leur répond de la même manière. Si l'on peut nous indiquer une méthode plus expéditive que celle en vigueur, nous serons heureux de l'adopter. Tous les pays civilisés ont édicté des règlements de cette nature régissant l'importation des fleurs et des bulbes, en raison des nombreuses maladies qui attaquent les plantes et qui peuvent se propager ainsi; il faut donc que nous ayons recours aux services d'experts pour la bonne exécution de la besogne. Nous pourrions peut-être déléguer ces pouvoirs à quelque fonctionnaire de la localité, mais il faut exercer quand même une certaine surveillance afin de nous assurer que ce travail est convenablement fait. La question a bien une certaine importance. Les plants importés au pays ou exportés du Canada à l'étranger sont frappés d'un embargo. Et non seulement, les importateurs de plants doivent se procurer un permis mais ils doivent s'en procurer un aussi de la part des autorités du pays exportateur. Voilà qui fait voir l'importance que tous les pays attachent aux précautions prises en vue de prévenir l'importation de plants malades. Les méthodes sont aussi expéditives que possible et, dans le cas qui nous occupe, il ne se serait pas produit de délai si l'importateur avait eu la précaution de demander un permis.

L'hon. M. BENNETT: En elle-même cette mesure est excellente, sans contredit. Mais, dans l'application de la loi, il serait opportun suivant moi que des fonctionnaires fussent nommés d'entre les gens des diverses localités afin de régler les différents cas, surtout dans les régions situées à au delà de 2 000 milles de la capitale fédérale. La difficulté consiste dans la multiplicité des cas de cette nature qui se présentent un peu partout. Si le public était avisé qu'on ne peut importer des plants ou des bulbes sans permis et sans certificat d'exportation cela faciliterait les choses. Plusieurs cas de ce genre se sont produits. Le frère de la personne dont je parlais lui a envoyé une racine de Minneapolis et elle est demeurée cinq ou six jours à la douane avant qu'on obtienne un permis pour la sortir.

LA GREVE EN GRANDE-BRETAGNE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. McGIBBON: Le premier ministre peut-il me dire si le nommé P. M. Draper, qui recueille des fonds pour les grévistes de la

Grande-Bretagne est à l'emploi du Gouvernement et si cet encaissement de fonds se fait au su et avec le consentement du Gouvernement.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je n'ai pas de renseignements officiels sur les choses auxquelles mon honorable ami fait allusion. J'ignore si M. Draper recueille des fonds ou non. J'ai vu dans les journaux des rapports disant que le Congrès des métiers et du travail, dont M. Draper est le secrétaire, faisait quelque chose de ce genre. Tout ce que je puis dire c'est que le Congrès des métiers et du travail dirige ses propres affaires et que le Gouvernement n'intervient en aucune façon. Ce M. Draper, qui est secrétaire du Congrès est employé du Gouvernement et l'a été depuis des années; sa position est aujourd'hui ce qu'elle a toujours été à cet égard.

M. McGIBBON: Le ministre n'a-t-il pas la haute main sur les employés du Gouvernement?

M. HEAPS: Un grand nombre de députés conservateurs ont prétendu représenter le travail. Je demande donc au premier ministre s'il veut bien user de son influence pour amener ces messieurs à aider M. Draper afin de recueillir des secours pour les grévistes.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Etant donné la question qu'on vient de soulever et les rapports de la presse disant que la grève générale de Grande-Bretagne est réglée, je désire demander si un certain Tom Moore, président du Congrès des métiers et du travail est attaché au service du Gouvernement ou d'une commission du Gouvernement?

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami doit savoir que M. Moore est un des directeurs du National-Canadien, qui est indirectement une organisation du Gouvernement. Il n'occupe pas d'autre poste que je sache dans ce qu'on peut appeler le service du Gouvernement.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): J'aimerais à appeler l'attention du premier ministre sur un rapport publié par la *Gazette* de Montréal, hier, et dans lequel il est dit que le procureur général d'Australie aurait déclaré que la grève de Grande-Bretagne n'était pas seulement une question de salaires et d'heures de travail pour les mineurs, mais que toute la situation se trouvait transformée par la menace d'une grève générale; que la mise à exécution de cette grève était un défi lancé au gouvernement et que le gouvernement britannique avait laissé entendre que c'était un défi au système de gouvernement constitutionnel. Le premier ministre peut-il nous dire si des gens qui siègent dans des commissions, ou sont au service du Gouvernement, ont le droit d'agir comme bon leur semble dans des questions de cette nature?

Le très hon. MACKENZIE KING: En ce qui regarde la grève de Grande-Bretagne, la meilleure chose à faire est de laisser le gouvernement et les membres du parlement britannique s'en occuper.

Divers MEMBRES: Très bien, très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING: Pour ma part, je ne désire nullement aggraver la situation en me laissant entraîner à une discussion à ce sujet.

LA COMMISSION CONSULTATIVE DU TARIF

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. CAMPBELL: Le *Montreal Star* d'hier contenait un article disant que M. L. D. Currie, parlant comme représentant du Gouvernement à Sydney, il y a quelques jours, aurait déclaré qu'une séance de la commission consultative du tarif aurait lieu sous peu à cet endroit et qu'elle serait certainement suivie de l'adoption de mesures en vue de protéger l'industrie de l'acier.

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est la première fois que j'entends dire que ce monsieur représente le Gouvernement. Les représentants du Gouvernement sont ici et je n'en connais pas d'autres qui soient autorisés à parler au nom du Gouvernement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il n'y en a pas beaucoup de la Nouvelle-Ecosse.

M. CAMPBELL: La dépêche le représente comme parlant au nom du ministère King.

Le très hon. MACKENZIE KING: Que l'honorable député ne prenne pas trop au sérieux les dépêches venant de la source qu'il a indiquée. Je ne sache pas que cette prétendue déclaration ait été autorisée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Peut-être le ministre pourrait-il nous dire si le personnage qu'on a dit être un représentant du Gouvernement est un futur candidat de la circonscription et le candidat défait dans les dernières élections.

Le très hon. MACKENZIE KING: Si c'est lui qui était candidat aux dernières élections, j'estime qu'il ferait un excellent candidat pour les prochaines.

LES DROITS ANTIDUMPING SUR LE BEURRE ET LES FRUITS D'AUSTRALIE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. FRED DAVIS (Calgary): Vu l'absence du ministre des Douanes (M. Boivin), je signa-

lerai à l'attention du premier ministre la communication suivante que j'ai reçue de l'Ouest:

Le département des Douanes exige les droits antidumping sur tout le beurre reçu d'Australie depuis le 1er janvier 1926. Cela signifie pour les marchands une perte d'environ $70,000. C'est injuste, car tout le beurre reçu d'Australie jusqu'au 5 mai, a été dédouané moyennant un droit de 1c. par livre et vendu en conséquence. Tâchez de faire modifier cet arrêt.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je crois que le ministre des Douanes a expliqué la chose hier. Je ne me rappelle pas quelle fut sa réponse, mais l'honorable député la trouvera dans le hansard.

M. DAVIS: La réponse était que le droit antidumping ne serait applicable qu'au beurre expédié d'Australie après le 1er janvier; mais d'après ce télégramme, on a perçu les droits sur le beurre qui est arrivé au Canada après cette date.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le ministre des Douanes est très occupé ces jours-ci, mais je signalerai à son attention les remarques de l'honorable député.

CANTON INDEMNE DE TUBERCULOSE DANS LA VALLEE DU FRASER

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. HARRY J. BARBER (Fraser-Valley): J'aurai une question à poser au ministre de l'Agriculture au sujet de l'établissement d'un canton indemne de tuberculose dans la vallée du Fraser. Beaucoup de petits éleveurs ont grandement souffert, quelques-uns d'entre eux ayant perdu de 25 à 75 pour 100 de leurs animaux. Ils se plaignent amèrement de ne pas recevoir l'indemnité qui leur permettrait de remplacer un certain nombre des bêtes perdues. Quand pense-t-on la leur verser? Cette zone réservée a été complétée et après plus de deux mois beaucoup d'éleveurs n'ont pas encore reçu leur indemnité.

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Ces indemnités sont habituellement payées dans un délai de trente ou trente-cinq jours; tout cela dépend de la rapidité avec laquelle les rapports sont envoyés. Lorsque les comptes suivent le cours ordinaire des affaires, ils sont acquittés immédiatement. Je pense que l'indemnité est versée environ trente jours après la fin de l'inspection.

M. BARBER: Un grand nombre de ces animaux avaient été inoculés lorsque les vétérinaires sont venus examiner les troupeaux dans cette région. Un certain nombre de gens de ma circonscription n'ont pas reçu leur indemnité quoique l'inspection ait été commencée il y a deux mois.

L'hon. M. MOTHERWELL: Les inspecteurs ont à peine fini leur travail; peut-être auront-ils terminé vers le milieu du mois. Il faut que les comptes suivent leur cours ordinaire.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR L'EXPOSE BUDGETAIRE

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb (ministre des Finances) l'invitant à se former en comité des voies et moyens ainsi que sur l'amendement de l'honorable R. J. Manion.

M. W. F. MACLEAN (York-Sud): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de voir que le très honorable leader de la Chambre (M. Mackenzie King) va apparemment beaucoup mieux et qu'il sera probablement ici pour s'expliquer avant de prendre le vote. Je tiens aussi à féliciter le ministre des Finances (M. Robb) de la façon dont il a présenté son exposé budgétaire. Il a le ton parlementaire,—je ne sais où il l'a pris,—et, en outre, il a le talent de ne pas trop parler. Peut-être même n'en dit-il pas assez quelquefois. Il ne prodigue pas ses paroles. Il sert cela à petites doses, mais sans dorer la pilule. Il s'est très bien acquitté de sa tâche. A part cela, je n'ai pas d'autres compliments à lui adresser. Je dois voter en faveur de l'amendement et non pour la motion invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens, et ce pour une raison bien simple. J'ai toujours été protectionniste; je suis en faveur du principe de la protection pour ce pays. Mon père a toujours été de cette manière de voir, et même si ce n'est pas là une excellente raison, elle est d'application dans les circonstances.

A l'occasion du budget, la question s'est posée de savoir si l'on doit s'en tenir au régime protecteur en Canada. Au moment même où la Chambre est saisie de cette motion, le plus riche et le plus grand des pays du monde, les Etats-Unis,—qui à la vérité sont les banquiers de l'univers,—sont à célébrer les succès que leur a valus l'adoption du régime protecteur il y a quelque soixante ans. C'est à cette époque que Lincoln prononça son fameux discours de Gettysburg. Quatre-vingts ans auparavant, disait-il, ils avaient constitué une nouvelle nation sur ce continent; ils avaient obtenu leur indépendance et consacré ces quatre-vingts ans à assurer l'expansion d'une nation distincte. L'objet de cette manifestation de Getteysburg était de proclamer qu'ils avaient réussi à abolir l'esclavage et qu'ils étaient parvenus à faire de la liberté l'apanage de tous ceux qui habitent aux Etats-Unis.

C'est alors que les Etats-Unis entrèrent dans cette grande période d'expansion qui se continue encore de nos jours. Grâce au principe de la protection qu'Abraham Lincoln

commença à propager et que, en sa qualité de journaliste, Horace Greely préconisait, ce pays a acquis de l'importance de jour en jour, au point, comme je le disais, d'être aujourd'hui le plus riche pays du globe. Cette prédominance, il la doit à la protection et à la protection seule. Nous sommes voisins des Etats-Unis, et étant donné qu'ils constituent aujourd'hui une grande nation, il est dans l'ordre que nous examinions ce à quoi ils attribuent leur succès. Pendant les soixante ou soixante-dix années qui suivirent la guerre civile, les Américains se sont surtout employés à donner de l'essor à leurs industries et dans ce domaine, les succès qu'ils ont obtenus font l'étonnement du reste de l'univers. Ils inaugurèrent un nouvel ordre de choses dans le développement de leurs industries, c'est-à-dire la production en masse; sous le régime protecteur, ils produisent plus d'objets ouvrés que n'importe quel autre pays du monde et ils les vendent aussi à meilleur marché. En sus de cela, ils ont, avec le temps, réussi à deux autres points de vue: ils ont augmenté le rendement individuel et relevé le salaire du travailleur. Aujourd'hui, non seulement les Etats-Unis sont-ils le plus grand pays producteur de l'univers, mais aussi celui où l'industrie est le plus effectivement organisée et où les travailleurs industriels sont le plus grassement rétribués. C'est ce qui fait que les Etats-Unis l'emportent sur tous les autres pays non seulement à cause de leur nombreuse population, mais parce qu'ils attirent des colons de tous les coins de l'univers. Le nombre de ceux qui veulent s'établir aux Etats-Unis, à cause de leur activité industrielle, de leur grande production et des salaires élevés, est tellement grand que les autorités américaines ont dû, pour les empêcher d'entrer au pays, établir le régime de l'immigration proportionnelle; ils n'admettent qu'un certain nombre d'immigrants chaque année. Et même malgré ces restrictions, les Etats-Unis, comme je l'ai dit, ont pris de l'expansion.

D'un autre côté nous, Canadiens, nous voyons les choses sous un autre angle, malgré cet exemple que nous avons des avantages qui découlent d'une politique d'expansion et d'encouragement dans le domaine industriel, et je vais expliquer la raison de ce changement d'attitude. Lorsque le Parlement s'est réuni il y a trois ou quatre mois, le Gouvernement se trouvait dans une impasse. Il pouvait s'attendre à se voir renverser d'un jour à l'autre, et c'est alors que l'on commença à entendre parler de conversations et d'entrevues particulières entre le Gouvernement et les progressistes; il fut ensuite question de négociations et plus tard d'engagements qu'aurait pris le Gouvernement. A la suite de ces engagements, quelle qu'en ait été la nature, le Gouvernement s'est trouvé dans l'obligation de violer ce que l'amendement dit être une promesse faite au pays et portant qu'il ne serait apporté aucune modification au tarif avant que les industriels et les travailleurs intéressés aient eu l'occasion d'exposer leurs vues. C'est à cause de la violation de cet engagement, ou de cette prétendue promesse, de la part du Gouvernement, que l'honorable député de Fort-William (M. Manion) a déposé son amendement d'après lequel il déplore l'attitude du Gouvernement à cet égard, et comme j'ai la conviction que le Gouvernement a manqué de parole vis-à-vis du public, je voterai en faveur de cet amendement.

Voisins comme nous le sommes d'un aussi grand pays que les Etats-Unis, nous n'avons pas d'autre parti à prendre que d'adopter le même régime qu'ils ont appliqué, et plus nous constatons les résultats obtenus par nos voisins, plus nous nous rendons compte de la nécessité qu'il y a de suivre leur exemple. M'est avis qu'à ce moment-ci, le Gouvernement devrait dire franchement au public s'il entend favoriser l'essor de nos industries domestiques afin de garder nos artisans au pays et de leur assurer de l'emploi, ou s'il a l'intention de renoncer à cette ligne de conduite et à perdre notre marché intérieur. Le Gouvernement a décrété, à l'improviste, ces modifications du tarif, notamment au sujet des automobiles, et ce à la demande des progressistes. Je ne crois pas que les progressistes aient commis rien de mal. Ils ont fait des arrangements; c'était leur droit. Reconnaissons que la Chambre se compose de trois ou quatre partis, on ne peut condamner ceux qui négocient et concluent entre eux des ententes. On ne saurait non plus s'insurger contre l'existence de plusieurs groupes au sein de cette Assemblée. Que pouvons-nous y faire? Au contraire, on devrait s'en féliciter. Toute notre prétention est celle-ci: si le Gouvernement pensait que la réduction des droits fût justifiée, son devoir était de la proposer au Parlement. Il aurait dû avouer que des modifications s'imposaient et qu'il avait besoin de l'autorisation des Chambres. Mais il a changé le tarif sans en référer au Parlement. Je l'accuse donc d'avoir manqué de parole à la Chambre et au pays, d'avoir menti à toutes ses déclarations, à celles contenues dans le discours du trône.

Deux établissements de ma circonscription sont atteints par ces modifications, l'un situé à Danforth et l'autre à Leaside. J'ai eu des nouvelles de ces deux usines et je sais que leurs personnels ouvriers ont protesté contre le refus du Gouvernement de les entendre.

Ils lui ont envoyé des délégations, mais le Gouvernement a persisté à maintenir les mesures prises. Il en résulte que les patrons ne savent à quoi s'en tenir sur leurs opérations futures et que les ouvriers sont en danger de perdre leur emploi.

M. Ford a bien déclaré qu'il continuerait les opérations à son établissement de Danforth. Je le crois sans peine, et je crois aussi que les usines Durant, de Leaside vont faire de même. Je souhaite sincèrement que toutes les fabriques d'automobiles, à Oshawa comme à Windsor et ailleurs demeurent en activité. J'espère qu'elles se maintiendront en dépit des changements effectués. Ce qui a fait tort à l'industrie, c'est la supposition généralement faite que ses bénéfices dépassent un chiffre légitime. Quoi qu'il en soit, j'espère que le Gouvernement fera les concessions nécessaires pour assurer l'avenir de cette industrie.

Une autre question importante dont le Parlement aura à s'occuper, c'est l'énormité des impositions réclamées au contribuable canadien. Le peuple se demande s'il pourra supporter longtemps encore les charges fiscales actuelles. Je vais proposer, comme je l'ai fait déjà, un moyen de venir au secours du pays. La solution se trouve dans la gestion des chemins de fer. Le Canada possède trop de lignes ferrées, et cela depuis plusieurs années. Nous avons deux grands transcontinentaux: le réseau de l'Etat et le Pacifique-Canadien, exploité par une compagnie particulière. Quoi qu'on puisse dire des mesures gouvernementales qui ont créé cet état de choses, c'est un fait que le pays supporte une charge annuelle de 300 millions due à ce service en partie double. N'y a-t-il donc rien à faire pour simplifier l'exploitation des transports, supprimer les services qui se font une concurrence inutile et donner au public des facilités nécessaires et en même temps moins coûteuses.

J'ai déjà proposé cette solution. Je le fais encore. Il faudrait en premier lieu examiner s'il est possible de fusionner les deux réseaux. Je suis certain que la réunion des chemins de fer de l'Etat au Pacifique-Canadien ferait faire une importante économie à la clientèle et lui donnerait un meilleur service. Aujourd'hui, en plusieurs endroits le service des trains est double, le personnel de la direction est double, à cause de la nécessité où se trouvent les deux entreprises de rivaliser l'une contre l'autre pour obtenir des affaires. Il existe un double service de messageries et un double service télégraphique pour l'entretien des lignes et autres travaux dont les clients supportent les frais qui sont considérables. Le pays demande que cette superfétation cesse enfin.

On dira que les deux réseaux sont indispensables. Je crois même que le nouveau ministre des Chemins de fer s'est déclaré en faveur de laisser au Pacifique-Canadien sa personnalité et son indépendance. C'est une grande erreur. Il faudrait fondre les deux exploitations. Si l'on réduisait de moitié le personnel directeur des bureaux de Montréal, celui-ci administrerait les deux réseaux avec beaucoup plus de succès qu'ils ne le sont actuellement par leurs personnels respectifs. Il est absurde de maintenir cette rivalité entre les deux entreprises qui se font concurrence dans le même territoire sur leurs lignes principales, quand le public voyageur ne peut utiliser qu'un dixième de leur matériel de transport. De plus, avec la fusion on pourra modifier la direction donnée à certaines lignes et ce sera tout à l'avantage des lignes secondaires comme des grandes artères. On ne peut se figurer tout le bien qu'en retirerait les clients. Le réseau s'en trouverait fort amélioré. Nous pourrions inclure les meilleurs ponts, les meilleures rampes, les meilleurs abords des cités et villes; ainsi le service, tant sur la ligne principale que sur les voies d'embranchement, serait d'un ordre perfectionné, et du même coup nous aurions l'assurance d'une économie de 300 millions de dollars. Nonobstant tout cela, le gaspillage continue. Tous les jours on voit des preuves de la rivalité entre les deux bureaux-chefs à Montréal; chaque compagnie a son organisation de propagande; chacune dépense de très grosses sommes pour l'entretien d'un service de solliciteurs ambulants qui s'efforcent d'attirer le trafic à leur compagnie respective; et c'est le public qui solde la note. Or il faut changer tout cela et je crois qu'aujourd'hui l'opinion générale est favorable à ce changement: améliorer le service et effectuer de grandes économies.

Le seul avantage ne résultera pas du remaniement de l'acheminement. Le transport s'effectue maintenant non seulement en chemin de fer mais par voie d'eau et sur les grandes routes; un jour il faudra tenir compte également du transport aérien. Donc, pour régler le problème des transports, il faut fusionner tous ces modes de délacement en un seul système au lieu de deux et cet organisme devrait voir au maintien du trafic par voie ferrée, par voie d'eau et par les grandes routes. D'après moi, si nos deux grands réseaux ferroviaires continuent à se faire une concurrence pareille, ils ne pourront pas faire face au mouvement pas voie d'eau qui grandit rapidement. Un jour, lorsque nous aurons creusé le canal de

[M. Maclean (York-Sud).]

Welland à la profondeur qui lui convient,—peut-être aurons-nous un canal d'Ottawa pour navire océaniques,—nous aurons des ports de mer sur le lac Ontario, sur le lac Erié, sur le lac Huron, sur le lac Supérieur et sur la baie Georgienne. La concurrence contre les voies ferrées deviendra alors des plus formidables et si les chemins de fer ne s'unissent pas ils ne pourront pas en avoir raison.

Les chemins de fer nationaux canadiens détiennent, je crois, 70 pour 100 des positions stratégiques dans le domaine des voies ferrées; mais la situation du Pacifique-Canadien est très forte aussi en ce qu'il possède ses propres lignes de navigation tant maritime qu'intérieure. Si nous voulons avoir le meilleur service possible de transport; si nous voulons diminuer les tarifs pour nos amis de l'Ouest; si nous voulons encourager le développement des Provinces maritimes par le mouvement de leur houille en Ontario, il nous faudra avoir recours de plus en plus au transport par voie d'eau. Donc on ne saurait mieux faire que de s'entendre avec le Pacifique-Canadien et inclure ses lignes de navigation dans la réorganisation; ainsi notre organisme embrasserait le transport par voie ferrée, le transport par voie d'eau, le transport par les grandes routes et le transport par les airs. Le Pacifique-Canadien a ses paquebots et le réseau national a sa marine marchande; réunissons toutes ces ressources; de la sorte nous perfectionnerons le service et nous réaliserons de grandes économies.

La lourdeur de nos impôts ne laisse pas de fatiguer notre public aujourd'hui. La rivalité entre les chemins de fer se fait plus acharnée tous les jours. Elle nous coûte 300 millions de dollars par année, même plus, je crois,—et j'ai étudié la chose de près,—par suite de chevauchement inutile: deux réseaux, ayant deux bureaux-chefs distincts avec toute la dépense que cela entraîne, le service double de messageries, le service double de télégraphe. Il faut fusionner tous les services et réduire les dépenses. De partout en ce moment on réclame la diminution des tarifs pour le mouvement des marchandises, mais la chose n'est pas possible. La fusion que je propose nous mettrait en mesure de diminuer les tarifs.

Pour vous donner une idée de ce qui menace les voies ferrées aujourd'hui, savez-vous à quel point les autobus et les autocamions enlèvent des recettes aux voies ferrées? L'autobus et l'autocamion sont en train d'accaparer tout le mouvement local; ils prennent une part de plus en plus grande des recettes des chemins de fer; la navigation va aussi enlever une part de plus en plus grande du trafic aux chemins de fer; à tel point qu'avant longtemps les voies ferrées, malgré la croissance,—assurée,—de notre population n'auront pas assez de mouvement pour en rendre l'exploitation rémunératrice.

A la suite de cette fusion, une part considérable de la voie posée aujourd'hui ne servira pas. On n'enlèvera pas de rails qui servent au mouvement des marchandises; mais il y aura bien des lignes qu'on pourra défaire sans rien déranger au service, et les rails, les traverses, le ballast et tout le reste du matériel, pourront être utilisés pour la construction de chemin de fer dans les nouvelles régions qui se colonisent. Nous voulons attirer les colons chez nous et nous voulons les doter de voies ferrées. La fusion que je propose nous mettrait en mesure de faire ces dernières et partant de développer le pays. En attendant nous gaspillons cet argent; nous ne diminuons pas les tarifs; nous ne fournissons pas au public le service auquel il a droit; et j'ai la conviction que si nous n'arrivons pas à effectuer la fusion proposée nos deux grands réseaux de chemins de fer vont fatalement faire banqueroute. Les rapports sur le trafic déposés dans cette Chambre récemment indiquent une diminution considérable du trafic.

Que pourrions-nous faire avec les 300 millions que nous épargnerions annuellement avec ce fusionnement? Je vais vous dire d'abord ce que nous pourrions faire. Nous n'avons pas encore établi la dette des chemins de fer du Canada. Actuellement, elle dépasse 2 billions et l'on a proposé d'en fixer le chiffre à un billion. Si nous faisons cela, et avec une économie de 300 millions par le fusionnement des chemins de fer, nous serons en mesure de payer 3 p. 100 d'intérêt sur un billion; on ne paye aucun intérêt aujourd'hui et la dette des chemins de fer est comprise dans la dette nationale. Nous pourrions aussi payer 6 p. 100 sur les actions du Pacifique-Canadien qui seraient partie de l'entreprise. De plus, le fusionnement des services libérerait plus de 30,000 hommes et nous pourrions payer à ces hommes $1,000 par année jusqu'à ce qu'ils aient obtenu un autre emploi dans le pays ou qu'ils soient entrés de nouveau au service des chemins de fer. Ensuite, nous pourrions payer 6 p. 100 sur 300 millions du capital-actions du Pacifique-Canadien et nous n'aurions pas encore utilisé les premiers 100 millions de la somme que nous gaspillons aujourd'hui. Nous pourrions faire maintes autres choses dans le même sens; nous pourrions améliorer le service, mettre fin au gaspillage, réduire les tarifs de transport et placer nos chemins de fer sur un pied d'efficacité. Bien que j'aie été en faveur de la nationalisation des chemins de fer Grand-Tronc et Nord-Canadien, j'approuve aujourd'hui l'idée que nous aurions dû attendre la banqueroute de ces chemins

de fer. Mais nous ne l'avons pas fait; nous les avons à notre charge aujourd'hui et nous les maintenons à l'énorme coût de 300 millions par année. Nous pourrions épargner au moins les deux tiers de cette somme, que l'on pourrait utiliser pour venir en aide aux colons des nouveaux établissements du pays et de bien d'autres manières.

Ce sont là les faits réels. La Chambre ne semble guère intéressée, mais il y va de l'intérêt du peuple canadien, des gens de l'Ouest surtout. Ils s'adressent au Parlement pour sortir de cette impasse. Je vais à Toronto deux fois par semaine, et je vois les convois rivaux sur cette ligne. Certains sont bien remplis, d'autres ne transportent que quelques personnes. Cette concurrence se fait d'un bout à l'autre du continent, sur les embranchements et dans tout le pays. Elle augmente de plus en plus et conduira au désastre si on n'y met pas fin. C'est tout ce que j'ai à dire sur la situation de nos chemins de fer. Nous pourrions économiser une somme énorme d'argent. Nous pourrions réduire les impôts et en même temps réduire les tarifs de transport. J'ai toujours préconisé la nationalisation des services publics; j'ai confiance en la nationalisation les chemins de fer; je compte sur le succès du réseau National-Canadien aux mains de l'Etat; tous les Canadiens croient en cela aussi, et la province de Québec appuie fortement le principe.

M. LANCTOT: Sauf moi.

M. MACLEAN (York-Sud): Mon honorable ami n'appartient pas à la province de Québec alors.

M. LANCTOT: Je voudrais voir le Pacifique-Canadien absorber les chemins de fer nationaux.

M. MACLEAN (York-Sud): Je ne voudrais pas voir cela, car les chemins de fer nationaux sont la propriété de tout le peuple du Canada, tandis que 19 p. 100 seulement du Pacifique-Canadien appartient à des gens du pays; tout le reste est à Londres ou aux Etats-Unis.

M. LANCTOT: Peu m'importe.

M. MACLEAN (York-Sud): Je le sais, mais le peuple pense autrement.

M. LANCTOT: Les dépenses sont trop fortes.

M. MACLEAN (York-Sud): Il en coûte trop, mais ce que je propose mettra fin à ces dépenses inutiles.

M. LANCTOT: On devrait céder le chemin de fer au Pacifique-Canadien.

[M. Maclean (York-Sud).]

M, MACLEAN (York-Sud): Je ne suis pas de cet avis; le peuple s'y opposerait, les gens de l'Ouest surtout. Mais on cherche un moyen de mettre fin à ces prodigalités. Le Pacifique-Canadien devrait voir ce fusionnement d'un bon œil, car il ne peut subir la concurrence du National-Canadien. La concurrence est trop forte et le National-Canadien a 70 p. 100 de l'avantage de la position à cause des anciennes voies du Great Western, du Nord-Canadien et d'autres chemins de fer. Le plus grand avantage que retirent ces chemins de fer est celui que lui donnait sir Wilfrid Laurier lorsqu'il construisait le Grand-Tronc-Pacifique. Ils ont tous les points avantageux dans l'Ouest canadien, la concurrence se fait de plus en plus sentir, le Pacifique-Canadien en sent les effets, et en dépit de la déclaration contraire de M. Beatty, il serait prêt, je crois, à en venir à une entente qui épargnerait tant pour le peuple canadien et serait à l'avantage des actionnaires du Pacifique-Canadien.

Non seulement les entreprises d'état progressent; mais il est un fait intéressant sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre. Il y a cinq ans, le premier ministre Drury, de l'Ontario, chef du parti agraire, a établi une banque d'épargne. On ne pouvait l'appeler une banque; mais on lui donna le nom officiel de service des épargnes de la province d'Ontario. Il la fit fonctionner en vertu d'une entente conclue avec un jeune homme habile, qui était un bon organisateur et à qui il promit de ne pas intervenir si ce dernier établissait le service des épargnes. Il lui donna carte blanche. Cette initiative constitue l'une des plus grandes entreprises d'Etat du Canada, à l'exception des chemins de fer Nationaux. Le peuple a sa propre banque, qui obtient du succès. Les banquiers de Montréal ne l'aimaient pas et ils ont fait de leur mieux pour la détruire quand le gouvernement Drury a abandonné le pouvoir. Ils se sont adressés au premier ministre Ferguson qui a consenti enfin à réduire le taux de l'intérêt de 4 à 3 p. 100. Nonobstant cette diminution, le total des dépôts faits au service des épargnes atteint 25 millions de dollars. C'est, actuellement, la meilleure banque de l'Ontario et elle a la confiance du peuple.

L'hon. M. MARCIL: Escompte-t-elle les billets?

M. MACLEAN (Yord-Sud): Non; mais elle dépose ses fonds dans d'autres banques et touche 4 p. 100 d'intérêt, si je ne me trompe.

L'hon. M. MARCIL: Il faut que quelqu'un escompte les billets, sinon les affaires ne peuvent marcher.

M. MACLEAN (York-Sud): La province d'Ontario pourrait demander à la Chambre des communes de lui accorder tous les pouvoirs que confère la loi des banques. En attendant, la province a ces dépôts considérables qu'elle peut, soit employer, soit déposer dans d'autres banques. Voilà la plus considérable banque d'Etat de l'Amérique, aujourd'hui. D'autres provinces ont suivi l'exemple de l'Ontario, si je ne me trompe, sans remporter un succès égal. A ma connaissance, les journaux n'ont pas soufflé mot de ce qui s'est passé à Toronto l'autre jour. Le trésorier provincial, le colonel Price, s'est rendu compte de l'importance de cette banque; il l'a transportée dans un nouvel édifice situé à l'angle des rues Adelaide et Bay et cette banque est l'une de celles qui font le plus d'affaires à Toronto, à l'heure actuelle. Tous les pauvres gens de Toronto y vont déposer leurs épargnes. Elle ouvre ses portes plus tôt, le matin, et les ferme plus tard, le soir, que les autres banques. Elle veut faire des affaires et servir le public. Il en est résulté que, malgré l'opposition des grandes banques et les efforts qu'ont faits celles-ci pour la faire disparaître, cette tentative fait l'étonnement du Canada à l'heure actuelle. Son succès est considérable. Elle continuera à progresser et je crois que, dans un avenir prochain, elle aura tous les pouvoirs d'une banque à charte.

L'Ontario possède, en plus de cette banque d'Etat, une entreprise nationalisée d'énergie hydroélectrique et le chemin de fer du Temiskaming et du Nord de l'Ontario, lequel fut le premier à pénétrer dans la région minière du nord de l'Ontario. Toutes les entreprises minières de l'Ontario sont dues à sir James Whitney qui construisit ce chemin de fer. Québec doit la découverte de ses terrains miniers de Rouyn à l'entreprise de la province d'Ontario qui a établi des communications avec le nord par la construction de cette voie ferrée. Celle-ci servira beaucoup à la mise en valeur des mines du nord de Québec. Elle a été cause du développement des mines du nord de l'Ontario et la même chose pourrait se produire dans Québec. La province du Manitoba compte maintenant sur le National-Canadien pour établir des communications avec ses régions minières. Tous ces progrès sont le résultat de l'étatisation.

A ce sujet, je note qu'une nouvelle banque a été établie à Toronto. On n'en a pas entendu parler, les journaux n'ont même pas signalé sa création; mais je voudrais que les honorables députés adversaires de l'étatisation, et en particulier l'honorable député (M. Lanctôt) qui m'a interpellé il y a un instant, se rendent à Toronto pour voir cette banque. Ils en reviendront décidés à conseiller l'établissement de succursales de cette banque dans leur province. Elle marque le début de la plus grande entreprise de banque jamais établie au Canada et, fait à noter, c'est une entreprise d'Etat. Néanmoins, certains honorables députés de la droite semblent croire que l'Etat ne peut réussir dans aucune de ses entreprises. Le succès remporté par le National-Canadien aurait dû dissiper cette idée. Je ne puis m'empêcher de croire que mes honorables amis de la droite constatent la tendance générale. M. Beatty et les directeurs du chemin de fer du Pacifique-Canadien le voient certainement. Ils semblent appréhender la concurrence que leur fait le National-Canadien et ils se préparent à conseiller la fusion.

J'ai autre chose à dire à mes honorables amis de la droite. Aujourd'hui les Etats-Unis ne possèdent pas un chemin de fer, ils ne possèdent même pas une action de banque.

M. LANCTOT: Quelle a été leur ligne de conduite au cours de la guerre?

M. MACLEAN (York-Sud): Si l'honorable député veut bien me le permettre, j'ai la parole présentement et il pourra la prendre plus tard s'il en a le désir. Je sais un peu ce qui est arrivé aux Etats-Unis. C'est en réalité le pays qui administre aujourd'hui les chemins de fer. Par l'intermédiaire de la Interstate Commerce Commission, ordre fut donné d'en réduire le nombre. On encourage la création d'associations régionales, et le nombre actuel des chemins de fer n'est plus que de sept ou huit. Je prédis que d'ici à cinq ou sept ans les Etats-Unis auront absolument la haute main sur tous les chemins de fer; actuellement ils les administrent, mais avant la date dont j'ai parlé il est probable qu'ils s'en seront emparés et qu'ils en auront la régie. Puis ce sera le tour des banques. Quoique les Etats-Unis ne possèdent pas une part de banque, ils ont fait le plus grand pas vers l'étatisation du système bancaire. Ils ont la haute main sur toutes les banques du pays grâce au régime de la banque nationale de réserve. Aujourd'hui ce sont absolument les fonctionnaires du gouvernement américain qui décident du taux de l'escompte, et c'est ainsi que le gouvernement a la haute main. Comme résultat de ce que j'appelle l'étatisation ou la régie publique, les Etats-Unis, de nos jours, sont le pays où l'ecompte est à meilleur marché dans le monde entier, et ce sont les Etats-Unis qui ont le meilleur service de chemin de fer. Il ne se passera pas dix ans, il ne s'en passera pas cinq avant que vous voyiez les Etats-Unis avoir tout à fait la haute main sur les chemins de fer, tant le sentiment en faveur de la régie publique gagne du terrain.

Voici d'autres exemples d'étatisation. Hier je lisais dans le journaux que le gouvernement anglais depuis que la grève sévit là-bas, avait mis la main sur la radiotéléphonie avec laquelle il peut irradier les nouvelles. La population s'en réjouit, ainsi que de voir le gouvernement avoir également la possession et la régie des câbles, du télégraphe, du téléphone et des autres services connexes. L'Angleterre, aujourd'hui plus qu'en aucun temps auparavant, s'intéresse à la régie publique et, comme conséquence de la grève actuelle, il est probable que le gouvernement mettra aussi la main sur les mines. Il ne s'emparera pas de toutes les mines; il ne prendra que les riches; les autres, il les fermera. Comme résultat nous pouvons nous attendre à voir un meilleur rendement, et pour les mineurs de meilleurs salaires et un meilleur traitement. Je pense que la régie publique serait à l'avantage de l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse; elle aurait pour conséquence peut-être d'aider cette industrie à vendre sa houille dans les provinces d'Ontario et de Québec. L'Italie doit à la régie publique son regain de vie, et la régie publique gagne de plus en plus l'adhérents en Europe. Il en est de même en ce pays également et cependant certains honorables députés de la droite combattent encore la régie publique. Montréal en particulier y est très opposé, et s'il persiste dans cette attitude, il deviendra d'intérêt public de transporter ailleurs le bureau principal des chemins de fer nationaux, peut-être à Ottawa, peut-être à Winnipeg—je ne dirai pas Toronto. Mais c'est ce qui arrivera si Montréal continue à se méfier de la régie publique. Si on persiste à dire qu'on n'a pas foi en cette doctrine et qu'on n'en veut pas, alors tant pis pour ceux qui s'expriment ainsi. Mais aujourd'hui Montréal observe ce qui se passe en Ontario, et cela en dépit de ce que nous lisons dans ses journaux; en dépit de ce que dit lord Atholstan; malgré tout le capital considérable consacré à l'exploitation de l'énergie hydroélectrique dans la province de Québec. Car la régie publique a eu un résultat très heureux dans Ontario. Le mouvement s'étend partout et cela devient la doctrine du jour. Allez où vous voudrez, vous entendez parler de la régie publique et de ses résultats. De plus en plus vous entendez exprimer l'idée que le seul moyen de guérir nombre de maux d'ordre économique dont on souffre présentement c'est de recourir à la régie publique.

J'ai dit un mot de ce qu'on était parvenu à faire aux Etats-Unis grâce au système national d'escompte. Nous devions en ce pays-ci imiter cet exemple. Les banquiers canadiens n'aimeront pas cela, mais ils peuvent, de bien d'autres manières et par bien d'autres moyens, réaliser plus de bénéfices. Mais en compensation ils auront à donner un meilleur service. Autrement dit l'idée primordiale c'est d'obtenir le plus de service possible et c'est ce que donnera la régie publique. Nous en avons un exemple dans l'organisme industriel des Etats-Unis, par le fait qu'il est le mieux coordonné. C'est à ce remède qu'on a eu recours et c'est celui qu'on devrait employer en ce pays-ci. Je le préconise pour les chemins de fer du Canada, et je prône surtout la fusion. Cela fera l'affaire du Pacifique-Canadien et de ses actionnaires et le public en général en bénéficiera aussi. Le ministre des Chemins de fer (M. Dunning) a déclaré qu'il préconise la continuation de la régie publique pour notre réseau national et la concentration des agences de vente pour le blé de l'Ouest; à son avis, elles devraient se fusionner. L'élément marquant dans l'amélioration de l'agriculture, aujourd'hui, c'est le succès avec lequel les progressistes de l'Ouest ont constitué un syndicat pour la vente de leur blé; leur initiative surprend l'univers. Par la vente en commun et la coopération, ils ont augmenté le prix qu'ils reçoivent pour leur grain. Je suis un ami des fabricants, mais je leur dis que la prochaine initiative des cultivateurs sera la coopérative d'achat, de sorte que lorsqu'ils voudront acheter des instruments agricoles, ils diront: "Nous achèterons nos instruments de toute compagnie qui s'établira au Canada et les fabriquera ici." Telle sera leur attitude, en particulier dans l'Ouest où il sera donné aux jeunes de s'initier à la fabrication.

M. WOODSWORTH: Si les instruments agricoles se fabriquaient à Winnipeg, qu'adviendrait-il de Toronto et de Brantford?

M. MACLEAN (York-Sud): Toronto pourrait se tirer d'affaire. Nous obtiendrions probablement des marchandises à meilleur marché, en vertu du principe même que les agriculteurs s'assurent par la coopération des prix plus élevés pour leur grain.

L'hon. M. ROGERS: Où est la preuve que les agriculteurs obtiennent davantage?

M. MACLEAN (York-Sud): Ils le proclament eux-mêmes et nous savons que les prix sont fort meilleurs.

L'hon. M. ROGERS: L'honorable député sait cela?

M. MACLEAN (York-Sud): J'en sais long là-dessus. Mon honorable ami est peut-être au courant et pourrait nous renseigner. Je laisse au cultivateur le soin de répondre si la coopération réussit ou non. Les journaux anglais déclarent que la merveille d'aujourd'hui, au monde, c'est la réussite de la vente en commun du blé de l'Ouest qui fait hausser les prix.

C'est un grand changement, mais il indique que nos idées sont plus avancées et que les idées nouvelles prévalent. Si nous ne profitons pas de ces choses, nous manquons une belle occasion.

Je voudrais que le chemin de fer National accordât de meilleurs tarifs pour les marchandises. Nos cultivateurs dans l'Ouest s'organisent et coopèrent, et les cultivateurs américains s'organisent à peu près de la même manière, sauf que leur mode d'action au Congrès a été différent. Ils ne sont pas satisfaits des prix qu'ils obtiennent pour leur grain mais le principal, c'est qu'ils s'organisent. Les cultivateurs désirent voir l'établissement de plus de banques régionales constituées avec des capitaux de la région dans l'Ouest, afin d'avoir un meilleur service de banque, sans nuire au service actuel, comme de raison. Cette réforme doit s'effectuer par l'organisation et des lois. Au lieu d'embrasser l'idée absurde de maintenir deux réseaux rivaux de voies ferrées, fusionnons-les, afin que le chemin de fer National puisse non seulement s'acquitter de toutes ses obligations, mais encore réduire les taux de transport.

J'entends voter pour l'amendement parce que le Gouvernement n'a pas accordé au peuple ce qu'il lui avait promis, une occasion au personnel et aux propriétaires des fabriques de dire leur mot avant un remaniement du tarif. Il ne leur a pas donné cette occasion. Je viens d'un comté qui renferme deux de ces usines et le remaniement est peut-être fondé, mais mes électeurs croient qu'ils auraient dû exposer leur cause devant la commission du tarif, avant qu'une décision fût prise. A une date plus avancée de la session, j'attirerai l'attention de la Chambre sur quelques questions rattachées au budget, et je ne doute pas que nous n'ayons amplement l'occasion de les discuter.

M. THEODORE GERVAIS (Berthier-Maskinongé) (Texte): Monsieur l'Orateur, en me levant pour prendre part à ce débat mon intention, ou ma prétention, n'est pas de placer devant cette Chambre des arguments bien nouveaux. Nous assistons, depuis l'ouverture de ce Parlement, à une assemblée contradictoire continuelle, je dirais. Non seulment des jours, mais des mois ont été perdus d'un côté à attaquer un système politique et de l'autre à le défendre, sans se soucier, sans se rendre beaucoup compte des faits accomplis. J'ai entendu et écouté avec beaucoup d'intérêt les différents discours qui ont été prononcés dans cette Chambre par les orateurs qui se sont succédés, depuis les honorables représentants des provinces maritimes jusqu'aux représentants des provinces de l'Ouest; et ceux qui siègent de l'autre côté de cette Chambre ont été presque unanimes à condamner le Gouvernement actuel et à s'opposer à la proposition de l'honorable ministre des Finances (M. Robb) que cette Chambre se forme en comité des Voies et Moyens pour étudier certaines résolutions. Depuis la province de l'Ile du Prince-Edouard, en passant par les provinces maritimes, ceux de la province de Québec, ceux de la province d'Ontario surtout, tous les députés de la gauche ont été unanimes à ressusciter devant cette Chambre et à défendre avec vigueur le vieux principe de protection. Ils sont passés rapidement, dans l'énumération de leurs griefs, sur la province de Québec. Les provinces maritimes ont des griefs considérables contre le Gouvernement; lse provinces maritimes ont, à elles seules, tout un programme; ces messieurs ont formulé tout un programme qu'ils ont résumé dans ce qu'ils appellent "les droits maritimes", et le remède aux maux dont souffrent ces provinces serait, d'après eux, la protection. La province d'Ontario a répété à peu près la même chose. Tous les honorables députés qui ont pris la parole devant cette Chambre sur les différents sujets qu'ils ont traités, attaquant toutes les questions, ont toujours mis à la base de leurs récriminations le manque de protection, l'accroc fait à la protection par le Gouvernement actuel. Nous avons assisté à une longue litanie de récriminations, surtout de la part des députés de la province d'Ontario. Laissez-moi vous dire, monsieur l'Orateur, que la province de Québec n'est pas une province libre-échangiste, qu'elle est une province plutôt protectionniste mais qu'elle n'a pas, comme les provinces maritimes et la province d'Ontario, de sujet de récriminations contre le Gouvernement actuel.

La question qui doit se poser devant cette Chambre, les questions qui doivent être débattues ici ne sont pas les questions qui doivent venir sur les tréteaux politiques. Il me semble que dans cette Chambre les députés devraient prêter à l'examen des questions publiques une attention soutenue, en faire une critique et un examen sérieux, afin de donner leur concours au Gouvernement pour la meilleur administration du pays, comme c'est leur devoir de le faire. Combien sont différentes ces récriminations et les louanges qu'on entendait quelquefois! J'ai entendu avec plaisir quelques-uns de ces messieurs de l'autre côté nous parler de l'œuvre de la Providence. Etant forcés de jeter un coup d'œil sur le discours du budget, ces messieurs ont été obligés de reconnaître que l'état financier du pays, la revue financière de l'année,

la revue des affaires tels que présentés par le ministre des Finances (M. Robb), lors de l'exposé budgétaire, étaient des plus satisfaisants et ils en ont attribué le mérite à la Providence. Permettez-moi de répéter ce qui a été dit bien avant moi par le très honorable sir Wilfrid Laurier: "Si la Providence est avec nous, pourquoi le parti conservateur, en ce moment, et ces messieurs de l'opposition sont-ils contre nous?" Si la Providence favorise les libéraux, en vertu de la théorie de coopération que prêche l'honorable député de York-sud (M. Maclean), pourquoi cet honorable député ne donne-t-il pas son appui au Gouvernement? Il serait du côté de la Providence.

Il y a bientôt dix ans, lorsque je suis entré dans cette Chambre, j'ai entendu avec un peu de stupéfaction le discours du budget prononcé dans ce temps-là par l'honorable sir Thomas White. Combien la situation est différente aujourd'hui, combien nos finances se sont améliorées, combien l'état général des affaires s'est amélioré. Si ces messieurs se donnaient la peine de parcourir les documents publics de ce temps-là, s'ils jetaient un coup d'œil sur les statistiques, ils découvriraient combien la situation est devenue meilleure, surtout depuis l'avènement du gouvernement libéral.

Permettez-moi, en quelques mots, de faire la revue financière de cette époque. En 1911, lorsque le parti libéral a laissé le pouvoir, la dette du pays était insignifiante. La dette publique était de $335,000,000, l'intérêt sur la dette était très peu élevé. Lorsque nous avons atteint le pouvoir, nous, les libéraux, en 1921, la dette se chiffrait à deux milliards et quatre ou cinq cents millions de piastres; le paiement des intérêts pour la première année absorbait au delà du montant total des dépenses de l'administration libérale pour l'année 1911 et se chiffrait à $142,000,000. Je comprends qu'il y a eu une foule de dépenses justifiées par la guerre. Je ne veux pas entrer sur ce terrain déjà trop discuté. Mais combien de dépenses imprévoyantes ont été faites dans ce temps-là! Profitant de la vague de dépenses, je pourrais dire, de la période de la guerre, combien de dépenses extraordinaires ont été faites par l'administration conservatrice, par l'administration unioniste, et par l'administration d'après-guerre, dépenses des plus répréhensibles. Je pourrais citer la construction d'une marine marchande, de triste mémoire, au coût de soixante et douze ou soixante et treize millions de piastres. Et si les libéraux sont quelque peu responsables de la situation déplorable des chemins de fer à laquelle le gouvernement unioniste a eu à faire face, ils ne sont nullement responsables de la construction d'une marine marchande alors que le pays écrasait sous le poids des dépenses à encourir. C'était probablement pour satisfaire quelques intérêts particuliers que le gouvernement d'alors a gaspillé $73,000,000 de l'argent public dans un moment où le Canada avait besoin de toutes ses ressources. Et quels ont été les résultats? Les déficits de l'administration de la marine marchande sont venus s'ajouter aux déficits des chemins de fer Nationaux.

En même temps, le gouvernement fournissait de l'argent pour les logements ouvriers, projet qui a donné de plus ou moins bons résultats; le gouvernement aidait toutes sortes d'entreprises, il offrait des subventions pour la construction des routes dans les provinces. La province de Québec avait tracé la voie dans la construction des bonnes routes; les autres provinces enviaient quelque peu la province de Québec, et, probablement sous la pression des intérêts particuliers des autres provinces, des sommes considérables ont été octroyées pour la voirie. La province de Québec en a profité comme les autres et je suis content de dire que lorsqu'il s'est agi des services publics, la province d'où je viens a été un des pionniers de tout le Dominion.

Puisque j'ai entendu les récriminations des provinces maritimes et de la province d'Ontario, permettez-moi de vous parler quelque peu de la province de Québec. J'entendais hier l'honorable député de Kenora-Rainy-River (M. Heenan), nous faire un résumé de l'état des finances de la province d'Ontario, et nous indiquer le montant de ses dépenses et l'accroissement régulier et annuel de la dette publique, qui se chiffrerait à deux cent soixante et quinze ou deux cent quatre-vingts millions de dollars. Laissez-moi vous dire que, dans la province de Québec, malgré les subsides généreux que nous accordons pour l'encouragement de tous les services publics, pour l'instruction publique, pour la voirie, pour la colonisation, la dette ne dépasse pas $60,000,000. Nous ne refusons pas aux honorables députés de la gauche le droit de se plaindre de leur province, surtout à ceux de la province d'Ontario, mais, en fin de compte, nous sommes satisfaits, nous, libéraux de la province de Québec, nous sommes fiers d'y vivre, et nous n'avons rien à quémander dans la Chambre des communes aujourd'hui.

Monsieur l'Orateur, toutes les statistiques publiques ont été fouillées, analysées, interprétées dans un sens ou dans un autre par les députés de la gauche pour arriver à demander plus de protection, toujours, de plus en plus de protection pour les industries. Il ne faut pas s'emballer au sujet de cette question de tarif. Chaque question de tarif est une

question commerciale qu'il faut étudier à la lueur de la raison et des faits connus et la juger séparément. Le tarif est une taxe. Il peut être une taxe nécessaire; il peut rendre de grands services quand il est manié avec discrétion; mais je m'oppose et je proteste contre la protection, et surtout lorsqu'on pose comme principe la protection sur tout ce qui se produit. La protection, suivant nos amis de la gauche, serait une panacée à tous les maux. Il semblerait que tous les maux peuvent être guéris par la protection. Les industries grandiraient, se développeraient avec la protection. Le cultivateur aussi connaîtrait des jours beaucoup plus prospères. On est allé jusqu'à demander plus de protection, même pour les œufs; les poules pondraient davantage si on avait plus de protection! La protection serait une panacée à tous les maux. Je crois qu'on a exagéré grandement et que cette question de tarif peut être étudiée plus posément, suivant les données économiques les plus simples, à condition que l'on se départisse de l'esprit de parti, que l'on y mette ni animosité ni partisannerie, car le public se désintéresse davantage des questions qui se discutent à la Chambre des communes du Canada parce qu'il considère que l'on perd beaucoup de temps en discussions académiques.

En 1922 et 1923, le Gouvernement réduisait l'impôt sur les machines agricoles. J'ai entendu toutes les récriminations, toutes les frayeurs exprimées par nos amis de la gauche sur ce qui devait arriver à l'industrie des instruments aratoires. C'était tellement le cri dans le public; c'était tellement la chanson qui se chantait un peu partout, qu'un jour étant dans mon comté alors que l'un des employés d'une des plus grandes fabriques de machines agricoles du pays était à monter une lieuse, je demandais à l'agent local quel était le prix de la lieuse cette année-là et s'il n'y avait pas une différence avec le prix de l'année précédente. Consultant sa liste de prix, il me répondit qu'il y avait une différence de $12 et, sans que j'interpelle le mécanicien, il ajouta, tellement il était imbu de l'idée de protection: "Ce n'est pas le tarif qui a fait cela; ce n'est pas le tarif qui a changé cela". Je crois que le tarif a eu beaucoup à faire avec le prix des instruments aratoires, comme l'abaissement du tarif aura beaucoup à faire cette année avec le prix des automobiles.

Durant la dernière campagne électorale, vous ne sauriez croire, monsieur l'Orateur, quels arguments étaient énoncés par les candidats appuyant les honorables députés de la gauche. J'entendais un de ces orateurs, par des subterfuges, par une série de sophismes, expliquer comment fontionnerait un tarif équivalent au tarif américain; sur le foin, les œufs, le beurre, le fromage, les patates, enfin sur n'importe quoi. Il expliquait avec grand renfort de sophismes que si le tarif canadien était de $4 la tonne sur le foin cela donnerait peut-être 50 sous par tonne au producteur de foin. Je n'ai jamais compris l'argumentation, je ne m'engage pas à la répéter, lui-même ne la comprenait pas, et les électeurs qui l'écoutaient ne l'ont pas comprise davantage. Je représente une circonscription qui produit beaucoup de foin et quand même le gouvernement canadien imposerait un tarif de $10 la tonne aux exportateurs américains, cela ne changerait absolument rien dans les comtés que je représente. Quand même il n'y aurait aucun droit sur l'importation du foin au Canada, cela ne changerait rien; que le droit soit d'un sou la tonne ou de $10 la tonne, jamais il ne viendra dans les comtés de Berthier-Maskinongé une tonne de foin américain faire concurrence au foin de cette partie du pays. Le tarif n'a rien à y faire mais dans quelques localités données, par hasard, dans des conditions tout à fait spéciales, si nous imposons un prix élevé alors que les consommateurs canadiens seront parfois obligés d'importer du foin, étant situés à la frontière, ils n'auront qu'une taxe de $2 la tonne à payer. Savez-vous combien cela coûte pour expédier une tonne de foin des comtés que je représente à Halifax? Cela coûte $7.50. Pour expédier à Saint-Jean (N.-B.), Portland, Boston et New-York, c'est le même prix. Il est certain que si parfois dans ces régions la récolte de foin est peu considérable, les consommateurs de foin font mieux de l'importer des Etats-Unis à raison de $2 la tonne, s'ils sont à proximité des Etats-Unis, que de venir le chercher dans les comtés de Berthier-Maskinongé, alors qu'ils sont obligés de payer des frais de transport de $7.50.

La question du transport est un peu à la base de tout notre commerce, et de presque toutes les questions qui sont soumises à cette Chambre. Comme je viens de le dire, les comtés que je représente produisent une énorme quantité de foin. Nous avons exporté cette année, en dépit de la barrière tarifaire de $4 la tonne, non pas dans les Etats de l'ouest américain mais dans le sud américain. dans les deux Carolines, le Maryland, la Virginie,—par l'intermédiaire de la maison Bunting, qui s'approvisionnait chez nous,—le comté de Berthier a expédié là 2,600 et quelques chars de foin, dans l'espace de trois mois, ce qui n'était que le quart de la récolte. Et savez-vous combien a coûté le foin, rendu à destination? Il a coûté $15 de fret et $4 de droit, avant de toucher à sa valeur réelle. Quand le gouvernement impose un droit de $4, c'est le consommateur américain qui le paie.

Je disais tout à l'heure que la question du transport était à la base de toutes nos relations commerciales, dans ce pays. Elle est à la base du commerce du foin dont je suis à causer en ce moment. Il y a beaucoup de choses à faire à ce sujet. J'en ai appelé à la Commission des chemins de fer pour élucider la question et voici ce qui existe: Pour transporter du foin du comté de Berthier dans les Etats du sud américains, dans le Maryland, dans les Carolines, le Pacifique-Canadien charge 77 cents le cent livres, et pour le transport à Boston 36 cents le cent livres. Le Pacifique-Canadien lorsqu'il transporte à Boston, pour un bout de chemin donné, soit cent milles, jusqu'à la frontière, charge 13 cents le cent livres, et lorsqu'il fait le transport dans les Etats du sud, pour la même distance de cent milles, il charge 25 cents le cent livres, alors que la balance du coût du transport va aux lignes américaines de chemin de fer. Vous remarquez bien; le Pacifique-Canadien lorsqu'il transporte dans les Etats du sud, charge 25 cents le cent livres, et il ne charge que 13 cents le cent livres lorsqu'il transporte sur les marchés de Boston et New-York. Discrimination, injustice,—dira-t-on,—mauvais ajustement des taux! J'en ai appelé à la Commission des chemins de fer et il paraît qu'il faut qu'il en soit ainsi. Je n'ai pas pu faire remédier à cet état de choses. Et nous avions encore dans les comtés que je représente, au delà de 2,000 chars de foin à expédier.

Au cours de la campagne électorale et dans cette Chambre, à différentes reprises j'ai entendu des honorables députés se plaindre que le tarif sur les œufs n'était pas assez élevé. Ils se plaignaient du tarif australien. Je dois vous dire, monsieur l'Orateur, que, au cours de la campagne électorale on se plaignait beaucoup, non pas des traités que le gouvernement du Canada a négociés avec la France, la Belgique, l'Italie et autres pays. mais on se plaignait du traité australien alors qu'on n'en connaissait pas encore les effets. Les œufs étaient pour nous venir de l'Australie, et nous voyions, tant la description était vivace,—je me rappelle encore les gestes superbes de mes adversaires,—nous voyions presque les œufs s'en venir à travers le continent; ils arrivaient ici en bataillons serrés, envahissaient le marché canadien et prenaient la place de nos propres œufs. C'est une question spéciale: nous ne produisons pas dans les provinces de l'Est et dans toutes les autres provinces, excepté peut-être la Colombie-Anglaise, nous ne produisons pas assez d'œufs pour la consommation domestique. Durant l'été, nous sommes des exportateurs d'œufs, mais durant l'hiver nous n'en produisons pas assez. En vertu de la loi de l'offre et de la demande, la consommation étant à peu près régulière, lorsque l'hiver s'amène le prix des œufs monte, et lorsqu'il a atteint son maximum, les consommateurs achètent des œufs américains. La faute en est à ce qu'on ne produit pas d'œufs durant l'hiver. Le cultivateur canadien n'a pas encore appris à produire des œufs l'hiver. Les diverses branches de l'industrie agricole ouvertes à son énergie sont tellement nombreuses qu'il n'a pas encore dirigé son attention sur la production des œufs l'hiver. Je crois pouvoir affirmer, et j'affirme en connaissance de cause que la production des œufs est l'industrie la plus payante qu'il y ait; elle rapporte beaucoup plus que la culture du foin et est même plus payante que l'industrie laitière. Rien ne rapporte autant de bénéfices que cette industrie, mais il s'agit de l'implanter chez nos cultivateurs. Je pourrais appliquer à l'industrie agricole le mot de Lafontaine dans une de ses fables, quand il faisait dire à un vieillard donnant des conseil à ses fils: "Travaillez, prenez de la peine, c'est le fonds qui manque le moins"; je pourrais dire: Travaillez, prenez de la peine, c'est la poule qui manque le moins.

Monsieur l'Orateur, lorsque les membres de l'opposition font une peinture vivace et intéressante suggérant d'ériger un mur de protection, on peut être tenté de se demander: "Pourquoi ne pas élever ce mur de protection, pourquoi ne pas hausser le tarif?" Nous avons, contre l'écoulement en trop grande quantité de marchandises étrangères sur notre marché une clause que l'on appelle clause contre le "dumping", mais il nous faut, d'un autre côté, avoir une protection contre l'excessive gloutonnerie du producteur, de manière à ce que le consommateur ne soit pas à sa merci. Si on avait une barrière tarifaire trop élevée, il est évident que ce n'est pas cette barrière qui ferait pondre les poules, car le prix est rémunérateur, mais le prix des œufs deviendrait exorbitant. C'est qu'il faut un frein tant au bas prix qu'à la hausse des prix. Il est du devoir des autorités compétentes de limiter l'échelle des prix, tant pour la hausse que pour la baisse, et un tarif élevé met le consommateur absolument à la merci du producteur. C'est pour cela que nous ne devons pas permettre la mise en vigueur du tarif excessif demandé par nos amis de l'opposition.

A plusieurs reprises, j'ai entendu discuter devant cette Chambre la question du charbon, et je crois même qu'il y a une commission qui doit faire enquête à ce sujet. Laissez-moi vous dire que je verrais avec plaisir le Gouvernement prendre la chose en mains et

accorder s'il le faut des bonis aux compagnies de chemins de fer pour le transport du charbon des provinces Maritimes et de l'Alberta dans les provinces du Centre. Ce pays doit être indépendant des Etats-Unis, il ne doit pas dépendre des Etats-Unis pour son approvisionnement de charbon, tant pour fins domestiques que pour fins industrielles, et c'est avec plaisir que je verrais le Gouvernement subventionner, s'il le faut, les compagnies de chemins de fer de manière à fournir de charbon canadien, et nos industries, et nos maisons.

Il est une chose que je verrais avec plaisir accomplir par le Gouvernement. Je verrais avec joie le Gouvernement prendre tous les moyens possibles pour empêcher la diversion de trafic qui se fait de l'Ouest vers les Etats-Unis. Je sais que l'honorable député de York-Sud (M. Maclean), adressant la parole tout à l'heure, voulait voir la création de ports de mer sur le lac Erié, sur le lac Huron et sur le lac Ontario. Il est en faveur de la coopération, mais à condition que cela passe par la province qu'il représente. Je verrais avec plaisir le Gouvernement prendre tous les moyens possibles pour arrêter cette diversion, afin que le trafic se dirige vers les ports canadiens sans passer par les Etats-Unis, et je demande maintenant, sur cette question, la coopération de mon ami de York-Sud et de tous les députés de la province d'Ontario. Nous nous plaignons que, chaque année, une grande partie du trafic se dirige vers les Etats-Unis. Nous avons fait des sacrifices énormes pour équiper nos ports, pour construire des lignes de chemins de fer et nous laissons—probablement que des intérêts particuliers sont à la base de cette politique—nous laissons notre trafic se diriger vers les Etats-Unis.

Monsieur l'Orateur, je disais que je verrais avec plaisir la coopération, sur cette question, du député de York-Sud et des députés de la province d'Ontario, mais avant de parler de coopération l'honorable député a eu le soin de déclarer, au début de son discours, qu'il était protectionniste par principe, et même que son père était protectionniste par principe. Coopération alors, mais à condition que cela fasse son affaire. Il n'y a qu'une coopération qu'il n'aime pas. Il vantait la province d'Ontario, il a même vanté le gouvernement Drury au sujet de l'établissement d'un système de crédits ruraux, mais il n'y a qu'une coopération qu'il n'aime pas, c'est la coopération des progressistes avec les libéraux dans cette Chambre.

Au début de son discours, comme terme de comparaison, l'honorable député de York-sud faisait une revue dans laquelle il comparait le Canada aux Etats-Unis et il disait: "Les Etats-Unis se sont développés sous un système de protection." Vouloir comparer le Canada aux Etats-Unis! Y a-t-il dans le monde deux pays absolument semblables? Les conditions géographiques, les conditions topographiques, les conditions climatologiques sont-elles les mêmes au Canada et aux Etats Unis? Vouloir comparer le Canada avec les Etats-Unis en vue d'étayer une défense de sa foi politique à la protection me semble peu justifié. Et les conclusions qu'il tire de cette comparaison sont absolument boîteuses.

Si le parti de l'honorable député de York-sud avait présenté le budget que le parti libéral a présenté cette année, je crois entendre l'honorable député, de même que tous les honorables députés de la gauche, dire: "Voyez donc ce que notre parti a fait, voyez donc où le Canada est rendu, voyez donc où nous l'avons pris en 1921 et ce que nous en avons fait!" Nous avons rétabli l'équilibre dans les finances, en quatre ou cinq ans, nous avons pu remettre au peuple au-delà de $50,000,000 de taxes, et lorsque je regarde l'état de notre commerce je vois que notre pays arrive en quatrième ou cinquième position parmi tous les pays du monde entier. Je vois que notre pays arrive après l'Angleterre, la France, l'Allemagne et les Etats-Unis, mais il arrive avant l'Italie,—dont la population est de 40,000,000 d'âmes,—il arrive avant la Russie, avant la Pologne, avant l'Espagne, avant les Indes, avant le Japon—l'un des pays les plus intéressants. En face de cette situation, il n'y a aucun doute que l'honorable député dirait: je veux le système économique que le parti libéral nous a donné.

Malgré la longue expérience, malgré les mouvements d'indépendance de l'honorable député de York-sud (M. Maclean), je crois que la protection lui voile les yeux et qu'il ne voit pas les choses du bon côté. Je crois que les récriminations qui sont venues de la part de ses amis des provinces maritimes, de l'Ontario et d'autres parties du pays, l'ont quelque peu influencé,—s'il était possible de l'influencer,—et qu'il n'a pas réalisé la situation telle qu'elle est.

Monsieur l'Orateur, permettez-moi, en terminant, de vous dire combien j'ai été heureux d'entendre l'exposé budgétaire de l'honorable ministre des Finances (M. Robb). Il y a dans ce budget, pour tout Canadien, pour tout homme politique, de quoi se réjouir réellement. Nous avons réparé les erreurs commises par de mauvaises années d'administration tory. Le Canada a pris la bonne pente et avec la coopération, avec la bienveillante coopération du parti progressiste, le pays mar-

che de nouveau dans la voie du progrès. Nous avons réalisé ce que la Providence veut de nous, mais nous avons aussi compris qu'il fallait que nous nous aidions. J'espère que pour le plus grand bien du pays, pour l'avenir du Canada, ce gouvernement continuera longtemps à conduire les affaires du pays, et que beaucoup plus tard, lorsque cette génération d'hommes aura disparu, on entendra les adversaires citer cette période comme ils citent maintenant la période si prospère de sir Wilfrid Laurier, et on acclamera chaleureusement la période du très honorable Mackenzie King, celle du parti libéral.

M. T. G. MURPHY (Neepawa): Monsieur l'Orateur, comme d'autres députés de la Chambre, j'attendais avec impatience l'exposé budgétaire du ministre des Finances (M. Robb). Le public s'est toujours beaucoup plus intéressé au budget annuel qu'à n'importe quelle autre question discutée par le Parlement, et depuis quelques années il s'y intéresse d'autant plus que la dette nationale et les impôts augmentent toujours et énormément. Quoique je ne puisse pas féliciter le ministre des raisons invoquées par ses partisans, je peux le complimenter pour la façon dont il a su exposer un sujet aussi difficile.

J'ai quelques observations à formuler; je tâcherai de les rendre aussi concises que possible. Le ministre estime qu'à la suite des opérations de l'année, la dette se trouve diminuée de $22,353,000. C'est très encourageant, mais à quoi est-ce dû? Est-ce parce que le Gouvernement a pratiqué l'économie? Je crains que ce ne soit pas la raison, comme la comparaison suivante va le prouver. D'après les comptes publics, les dépenses de l'année financière se terminant le 31 mars 1925 s'étaient élevées à $340,619,936.48; en 1926, elles ont été de $356,590,000, soit une augmentation de $15,970,063.52. Je crains fort de ne pouvoir reconnaître au Gouvernement le mérite d'avoir pratiqué l'économie. Comparons à cela les recettes de 1925 et 1926. En 1925, les recettes s'élevaient en tout à $352,232,552.97; en 1926, à $378,943,000, soit une augmentation de $26,710,447.03. En examinant ces chiffres, on voit tout de suite que le Gouvernement a pu annoncer un surplus grâce à l'augmentation des recettes et non parce qu'il a économisé.

J'ai démontré qu'en 1926, le Gouvernement a dépensé, en chiffres ronds, $15,970,000 de plus qu'en 1925, tandis que pour l'année qui vient, 1927, la prévision, y compris les 30 millions avancés aux chemins de fer, est de $381,871,-351, soit une augmentation, pour 1927, de $25,-281,351, sur l'année 1926. Je ne m'explique pas du tout comment on peut prétendre que dans l'application de son programme, le Gouvernement a fait quelque chose en vue de diminuer la dette publique, et si cette dernière est en diminution, c'est uniquement parce que le Gouvernement a obtenu plus d'argent des contribuables canadiens. J'ai entendu prétendre dans cette Chambre que le Gouvernement avait diminué les impôts.

SANCTION ROYALE

Le major A. R. Thompson, l'huissier à la verge noire, apporte le message suivant:

Monsieur l'Orateur, Son Honneur le député de Son Excellence le Gouverneur général désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle du Sénat.

En conséquence, la Chambre se transporte à la salle du Sénat, et à son retour, monsieur l'Orateur fait rapport à la Chambre qu'il a plu au député de Son Excellence le Gouverneur général de sanctionner, au nom de Sa Majesté, les bills suivants:

Loi pour faire droit à Elizabeth Gertrude Orr.
Loi pour faire droit à Melville James Andrews.
Loi pour faire droit à Harry Reginald Oddy.
Loi pour faire droit à Mildred Roxie Horner.
Loi pour faire droit à Frances Muriel Burnet.
Loi pour faire droit à Ada Toms.
Loi pour faire droit à Vera Sanderson.
Loi pour faire droit à Noel Leslie Deuxbury.
Loi pour faire droit à Lillian May O'Reilly.
Loi pour faire droit à Jean Victoria Dillane.
Loi pour faire droit à Ethel Alberta Barker.
Loi pour faire droit à Annie Hazel McCausland.
Loi pour faire droit à Sterling LeRoy Spicer.
Loi pour faire droit à Amy Bell Corney.
Loi pour faire droit à David Frank Crosier.
Loi pour faire droit à Ethel Gildea Nye Brown.
Loi pour faire droit à Edward Thomas Faragher.
Loi pour faire droit à Bertha Viola Lidkea.
Loi pour faire droit à Mike Ayoub (autrement connu sous le nom de Michael Ayoub).
Loi pour faire droit à Alice Marian McGinley.
Loi pour faire droit à Harold Edgar Perinchief.
Loi pour faire droit à Hendel Tuerner Lubrinetsky.
Loi pour faire droit à Paul Hugh Turnbull.
Loi pour faire droit à Helen Elby Pollington.
Loi pour faire droit à Alexander Stewart.
Loi pour faire droit à William Melville Moore
Loi pour faire droit à John Samuel Milligan.
Loi pour faire droit à Marion Richardson.
Loi pour faire droit à Isadore Boadner.
Loi pour faire droit à William Albert Thomas.
Loi pour faire droit à Gertrude Isabel Clark.
Loi pour faire droit à Helen Seymour O'Connor.
Loi pour faire droit à Yetta Selma Trachsell.
Loi pour faire droit à Alexander Dewar.
Loi pour faire droit à Florence Burrell.
Loi pour faire droit à Edith Marion Byam.
Loi pour faire droit à Charles Davidson.
Loi pour faire droit à Doris Selina Irvin.
Loi pour faire droit à Frank John Davis.
Loi pour faire droit à John Norman Smith Mcmurray.
Loi pour faire droit à Archie Claire McIntyre.
Loi pour faire droit à Mabel Elizabeth Harcourt.
Loi pour faire droit à Louise Gordon Pook.
Loi pour faire droit à Ezillah Harriet Cole.
Loi pour faire droit à Gertrude Burnside.
Loi pour faire droit à Cora Mae Murray.
Loi pour faire droit à Janet Thornhill Gorrie.
Loi pour faire droit à Lillian DuBord Bulloch.

Loi pour faire droit à Henrietta Schierholtz.
Loi pour faire droit à Maude Elizabeth Gilroy.
Loi pour faire droit à Richard Howard Buckley.
Loi pour faire droit à William George Darlington.
Loi pour faire droit à Arthur Watson.
Loi pour faire droit à Frances Marjorie Warren.
Loi pour faire droit à Charles Douglas Palmer.
Loi pour faire droit à Béatrice Isobel Lamontagne.
Loi pour faire droit à Jane Johnson Mitchell Wells.
Loi pour faire droit à Jeremiah Gibbs.
Loi pour faire droit à Caroline Elizabeth Risbridger.
Loi pour faire droit à Cassie Woodley.
Loi pour faire droit à Isabella Freeman.
Loi pour faire droit à George Guthrie.
Loi pour faire droit à Lily Stead.
Loi pour faire droit à Alice Grace Hopkins.
Loi pour faire droit à Vera Catharine Searle.
Loi pour faire droit à Sidney Charles Frost.
Loi ayant pour objet de changer le nom de la Compagnie d'Express de la La Puissance en celui de "Compagnie des messageries du Pacifique-Canadien".
Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'exercice financier expirant le 31 mars 1927.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR L'EXPOSE BUDGETAIRE

La Chambre reprend la discussion sur la motion de l'hon. J. A. Robb (ministre des Finances) l'invitant à se former en comité des voies et moyens, ainsi que sur l'amendement de l'honorable R. J. Manion.

M. MURPHY: A plusieurs reprises j'ai entendu soutenir que ce Gouvernement avait diminué les impôts, mais jusqu'au moment où l'on déposa ce budget, on n'avait pas encore vu la moindre trace d'effort de la part du Gouvernement dans ce sens. Au contraire, il a augmenté les impôts en relevant, par exemple, de 3 à 5 p. 100 la taxe sur les ventes, en décrétant le droit de timbre sur les quittances et en l'augmentant sur les chèques, traites et autres effets de commerce. En 1922, ce Gouvernement percevait des contribuables du Canada la somme de $320,320,945 en impôts, et au cours de l'année 1926, qui vient de se terminer, la perception a été de $424,860,000. Pendant la période écoulée en 1922 et 1925, au cours de laquelle les impôts étaient plus élevés, le Gouvernement a perçu d'autres sources d'importantes sommes qui auraient dû servir à diminuer notre dette publique et les impôts que nous acquittons. En 1922, le Trésor a reçu du gouvernement impérial la part du Canada dans les frais de l'armée d'occupation, mis à la charge de l'Allemagne; cette part était de $6,314,500, et le gouvernement impérial réduisit, pendant la même année, sa dette envers le Canada de la somme de $18,694,730. En 1923, le Canada a reçu du gouvernement impérial, en règlement du change sur les payements effectués entre juillet 1920 et août 1921, le montant de $8,193,333; la même année, le gouvernement impérial a diminué sa dette de $56,226,198. En 1924, le Canada a reçu du gouvernement impérial, en règlement du change sur les opérations du ministère de la navigation maritime, la somme de $632,500; la même année, le gouvernement impérial a réduit sa dette envers le Canada de $66,469,227. Je ne connais pas assez le système de comptabilité suivi par le Gouvernement pour savoir s'il a tenu compte, dans l'évaluation de la dette nationale, des sommes que le gouvernement britannique lui a versées. Je ne sais pas où il les a inscrites. Je sais bien, toutefois, que notre Gouvernement a encaissé, dans les opérations du change, un profit net de $15,140,333, et que durant la période 1922-1924 le gouvernement anglais a diminué sa dette envers le Canada de $141,390,156. Calculé à 5 p. 100, l'intérêt de cette dernière somme a dû produire $7,069,507, somme qui, jointe au montant de 15 millions de dollars, en chiffre rond, donnent un total de $22,209,841. Je conclus que le Gouvernement, entre 1922 et 1926 aurait pu effectuer la réduction de la dette fédérale et des autres charges fiscales.

La dette a été réduite cette année, et cela pour deux raisons. La première est que le trésor a encaissé un excédent d'impôts. En 1925, les divers impôts ont produit la somme de $293,914,518; en 1926, le montant versé au fisc atteint $324,860,000, soit une augmentation de $30,945,482. Cet excédent de taxes perçu sur les contribuables a permis au Gouvernement d'opérer une réduction de la dette au chiffre de $22,353,000, le restant ayant servi à combler le déficit des chemins de fer nationaux canadiens. En second lieu, l'abaissement de la dette a été possible grâce à l'augmentation des recettes des chemins de fer de l'Etat, avantage qui n'est aucunement dû à la gestion du Gouvernement. L'augmentation de la dette envers les porteurs par les chemins de fer nationaux canadiens, en 1923-1924 se chiffre par $90,814,027; mais cette année, d'après le discours budgétaire, la dette du réseau n'est pas augmentée. Grâce à l'accroissement des recettes de l'Etat, dû à une augmentation des charges fiscales et à la bonification des résultats obtenus de l'exploitation des chemins de fer, une réduction des impôts ne devrait pas se faire attendre plus longtemps.

On a donc pratiqué des réductions d'impôts à gauche et à droite. Au sujet de ces réductions, acclamées avec tant d'enthousiasme par les partisans du ministère, je ferai observer que, sauf pour l'abaissement du port des lettres, les impôts directs que le Gouvernement se propose de réduire ont été créés par lui, comme la taxe sur les reçus, ou encore augmentés par ce Gouvernement: témoin la taxe sur les ventes.

En ce qui concerne l'impôt sur le revenu, le besoin se faisait sentir depuis longtemps déjà d'un revision des barèmes et des méthodes d'application de cet impôt. L'impôt sur le revenu est, d'après moi, la forme la plus juste de contribution directe, puisqu'il est basé sur la capacité du contribuable à s'en acquitter. Il faut cependant prendre garde qu'il ne constitue pas un fardeau trop lourd et que le trésor ne réclame pas des contribuables les sommes qui seraient employées plus avantageusement dans la mise en valeur des ressources du pays. Personnellement, je pense que les exemptions établies au bénéfice des célibataires et des hommes mariés sans enfants est trop haute. Je ne vois pas pourquoi un célibataire gagnant $1,500 ou un homme marié sans famille et possédant un revenu de $3,000 ne contribuerait point aux recettes du trésor. Dès qu'un citoyen verse sa contribution en argent aux employés du fisc, il commence à s'intéresser à la bonne conduite des affaires publiques et à s'informer comment son argent est employé. Le taux de la taxe frappant les petits revenus devrait être plus bas; mais je soutiens que les contribuables qui ont les revenus que j'ai nommés sont bien plus en état de contribuer aux recettes publiques, que des milliers d'autres à qui le fisc demande des sommes considérables par le moyen de la taxe des ventes, bien que leurs revenus soient moindres que ceux des individus dont j'ai parlé.

Je ferai un exposé comparatif de la taxe des ventes et de l'impôt sur le revenu. En 1922, la taxe des ventes a rapporté $61,518,751. Cette année-là, le taux de la taxe fut porté de 3 à 4½ p. 100. En 1923, le Gouvernement perçut $91,262,255. Durant cette année-là, la taxe de vente avait été élevée à 6 p. 100 et elle produisit, en 1924, pour cette raison un montant de recettes de $100,990,078. Cette même année, à la suite de certaines observations, le Gouvernement abaissa le taux de la taxe des ventes à 5 p. 100. Il en résulta que cette taxe produisit en 1925, la somme de $66,707,370 et en 1926 le montant de $71,900,000. Voyons ce que l'impôt sur le revenu a rapporté au fisc pendant les mêmes années:

Recettes de l'impôt sur le revenu

1922	$78,684,355
1923	59,711,538
1924	54,204,028
1925	56,248,043
1926	55,530,000

Les députés libéraux et progressistes, de même que certaines régions du pays, ont comblé le ministère d'éloges parce qu'il a diminué l'échelle de l'impôt sur le revenu et allégé le fardeau du commun de nos citoyens. Dans le cas des célibataires l'exemption a été portée de $1,000 à $1,500; pour les gens mariés n'ayant personne à leur charge, le chiffre en a été relevé de $2,000 à $3,000; seulement on me permettra de faire remarquer que le commun de nos citoyens touche des revenus moindres que ces montants et que cette réduction de l'impôt ne leur assure aucun avantage, alors qu'ils profiteraient sûrement d'une diminution de la taxe sur les ventes,—quand je parle du commun des citoyens je veux dire ceux dont les revenus sont modestes. Cet impôt sur les ventes obère grièvement les Canadiens à revenus modestes. Le père de famille ayant quatre ou cinq enfants, et dont le salaire est fréquemment au-dessous de $2,000, est imposé lourdement sur presque tout ce qu'il achète pour nourrir, vêtir et instruire sa famille. Je fais remarquer à l'honorable représentant de Brandon (M. Forke) que s'il s'intéresse tant au bien-être du grand public, des gens à petit salaire, il a manqué une belle occasion d'exercer sa grande influence auprès du Gouvernement pour obtenir soit la réduction soit la suppression de la taxe sur les ventes. Sans doute le ministre n'est pas bien enclin à diminuer l'impôt sur les ventes qui rapporte de belles recettes. Cela paraît bien quand les journaux annoncent en gros caractères que l'impôt sur le revenu est abaissé. L'impôt sur le revenu est une taxe directe; et l'homme qui l'a payé se rend compte immédiatement que ses taxes sont diminuées. Par contre, l'impôt sur les ventes est une taxe indirecte et le ministre ne l'a pas réduit, je suppose, parce qu'on s'en apercevrait moins. Mais il n'en est pas moins un des plus inéquitables de tous nos impôts et je maintiens qu'on devrait ou le réduire ou le supprimer.

Bien que la réduction du port des lettres puisse aussi fournir matière à une manchette dans les journaux, le chef de famille ordinaire n'en profitera pas plus que dans la mesure de 50c. par année, puisqu'on maintient la taxe sur les lettres et cartes confiées au bureau même où doit se faire la livraison. Ce sont les grandes maisons de finance et de commerce, par exemple les établissements qui vendent sur catalogue et par correspondance, qui tireront le plus grand avantage de ce dégrèvement. D'autre part, je ferai observer au Gouvernement que nombre de régions du Canada ont grandement besoin d'un service rural des postes. Depuis ma venue ici j'ai reçu des lettres de mon comté me priant d'obtenir l'inauguration de service postal dans nos campagnes; j'ai fait ce que j'ai pu, mais sans résultat. Je crois que le département des Postes, à cause de son déficit, a décidé de ne plus inaugurer de ces services pour le moment.

J'espère que cette réduction aura pour conséquence de grossir les recettes du ministère des Postes, mais en même tmeps je signale le déficit considérable qu'accuse le bilan de ce département pour l'année 1925. Je vois dans les Comptes publics que les dépenses du département ont été de $31,721,542.75 et les recettes de $28,793,816.86, ce qui laisse un déficit de $2,927,725.89 au ministère des Postes pour l'année financière terminée le 31 mars 1925. Je n'ai pas pu obtenir les chiffres pour 1926, mais apparemment la situation s'est bien améliorée. J'ai pu, toutefois, obtenir les chiffres se rapportant aux neuf mois de l'année financière actuelle et je trouve qu'au cours de ces neuf mois les dépenses ont été de $23,052,000 et les recettes de $23,000,000, soit un déficit de $52,000 pour les neuf mois. Il nous faudra attendre assez longtemps encore avant de connaître le résultat définitif des opérations du département des Postes pour l'année; toutefois j'ai l'espoir sincère que, pour la tranquillité d'esprit du ministère, nous n'aurons pas un déficit pareil à celui de 1925.

La taxe sur les quittances, que le ministre a abolie, n'a jamais pu être mise en vigueur. Je crois que parmi tous nos impôts vexatoires, c'est celui qu'on a éludé le plus; et le ministre a bien fait de le supprimer.

A une ou deux exceptions près, les modifications apportées au tarif douanier, bien que toutes, ou presque toutes, dans le sens de l'abaissement, ne portent pas atteinte à l'industrie canadienne, puisque les réductions intéressent des objets qui pour la plupart ne sont pas produits au Canada. Mais on a diminué les droits sur les automobiles importées, et je voudrais savoir pourquoi le Gouvernement s'en prend exclusivement à cette industrie. Le ministre des Finances a donné comme raison que selon le sentiment général du pays cette industrie jouissait d'une trop forte protection. Je tiens le ministre des Finances pour un homme d'affaires, et je lui demanderai si c'est ainsi qu'il conduit ses propres affaires, basant son jugement sur le sentiment. Ne s'arrête-t-il pas plutôt d'abord pour recueillir tous les faits et les données sur le cas à régler afin de former son jugement sur ces faits économiques? Ne conduirait-il pas d'abord une enquête sur le projet de réduction du prix d'un article de son commerce? En fait, n'est-ce pas là ce qu'avait promis le premier ministre dans ses discours électoraux et dans le discours du trône soumis à la Chambre en janvier dernier? Je désire citer un discours que prononçait le premier ministre à Kingston durant la dernière campagne; le *London Advertiser* du 20 octobre rapporte les paroles suivantes du premier ministre:

> Nous comprenons que nos industries ici ont besoin de protection contre la concurrence des autres parties du monde, de la république voisine, contre la concurrence que rendent possible les conditions en Europe; nous croyons qu'avec la dépréciation monétaire actuelle, et le reste, nous devrions compter sur les conseils d'experts et obtenir des renseignements sur toutes ces grandes questions qui touchent au tarif.

Je désire demander aux honorables députés de la Saskatchewan qui croient plus ou moins au principle du libre-échange s'ils approuvent le premier ministre lorsqu'il déclarait dans ce discours que toutes les industries ont besoin de protection. Je voudrais aussi entendre le ministre des Chemins de fer (M. Dunning), considéré alors comme le chevalier à la belle armure qui devait venir de l'Ouest pour dégaîner sa belle épée et faire disparaître ce tarif inique.

Plus tard, dans le même discours, le premier ministre aurait dit:

> Nous ne voulons nuire à aucune industrie. Nous voulons venir en aide à toutes les industries. Nous voulons remanier le tarif de façon à développer la vie industrielle de notre pays de l'Atlantique au Pacifique.

Il expliquait ensuite dans ce discours le fonctionnement de la commission du tarif. Dans le discours du trône, on nous assurait de nouveau que l'on ne jouerait pas avec le tarif, qu'il n'y aurait aucune réduction ou augmentation des droits jusqu'à ce qu'une commission eût fait enquête. Voici la promesse que fait le discours du trône:

> Ils croient qu'afin de développer nos industries rien ne doit être négligé pour faire disparaître l'élément d'incertitude dans les amendements du tarif; que ceux-ci ne devraient être faits qu'après un examen sérieux de leur portée sur les industries naturelles ou manufacturières, et que toute demande d'augmentation ou de réduction devrait être soumise à une enquête puis faire l'objet d'un rapport préparé par un bureau possédant les qualifications requises et les pouvoirs d'aviser le ministère.

Vu les promesses explicites du premier ministre pendant la campagne électorale et dans le discours du trône, et comme la commission du tarif avait été nommée huit jours avant la présentation du budget toutes les industries du pays n'avaient-elles pas raison de croire qu'aucun changement ne serait apporté au tarif avant qu'une enquête fût conduite? Aucun partisan du Gouvernement n'a encore tenté de justifier ce dernier de manquer ainsi à la parole donnée; nous avons écouté maints discours de libéraux et de progressistes, et cependant pas un seul n'a tenté d'expliquer la décision du Gouvernement. Les plus grands apologistes même du régime actuel, je parle des députés progressistes, n'ont pas tenté de le faire; depuis le commencement de la session, chaque fois que le Gouvernement

s'est trouvé en difficultés, nous étions certains que les progressistes viendraient immédiatement à son secours.

Une délégation d'Oshawa s'est rendue à Ottawa peu après la présentation du budget pour demander que les droits sur les automobiles ne soient pas réduits, mais soient rétablis aux anciens taux. Le premier ministre déclara que le Parlement déciderait la question. Ceci semble raisonnable, mais pendant que le Gouvernement nous demande de décider cette question, il ne cite aucun chiffre et ne fournit aucun renseignement sans lesquels il nous est impossible d'en venir à une décision intelligente. Puisque le Parlement doit décider cette question, le Gouvernement devrait déposer sur le bureau toutes les données qu'il possède, y compris les rapports et conseils d'experts que le premier ministre nous a dit avoir reçus. On ne l'a pas fait pour la bonne raison que ce Gouvernement désire adopter une mesure qui assurera sa popularité.

Les arguments qu'ont avancés ceux qui appuient la réduction des droits sur les automobiles disent que les prix des manufacturiers canadiens sont trop élevés, ceux de la compagnie Ford surtout. Les droits sur cette catégorie d'automobiles ont été réduits de 35 à 20 pour 100, ce qui réduit le prix d'une somme variant de $15 à $45. S'il ne s'agissait que de réduire les prix, ou aurait pu arriver plus facilement au résultat, à une réduction plus importante des prix, en faisant disparaître les impôts sur les ventes et d'accise. On aurait ensuite laissé la commission du tarif faire son enquête et décider si oui ou non les manufacturiers profitent de la protection pour exploiter le peuple. Toutefois, si ceux qui désirent des automobiles à meilleur marché n'approuvent pas ce raisonement et soutiennent que le tarif règle le prix je leur demanderai de faire preuve de logique. Les honorables députés siégeant à ma gauche et ceux de la Saskatchewan disent qu'ils veulent acheter des automobiles, en particulier l'humble voiture Ford, au plus bas prix possible. Ils ont démontré longuement qu'on ajoutait simplement au prix de la voiture le droit de 35 pour 100. Si tel est le cas,—ce qui n'est pas, mais nous allons supposer que c'est vrai pour les fins du raisonnement,—si le prix est tout ce dont on doit tenir compte, il faudrait abolir complètement le droit de douane et non pas simplement le diminuer. Si ces partisans du Gouvernement, les progressistes et les députés de la Saskatchewan, s'en tenaient à leurs principes bien connus, ils auraient forcé le Gouvernement à abolir complètement le droit de douane. Ils le pouvaient; le Gouvernement n'aurait pu refuser sans risquer de perdre le pouvoir et nous savons tous qu'il s'y accroche.

[M. Murphy.]

Au cours des dix dernières années, j'ai entendu exposer dans des assemblées populaires ou dans des journaux et des brochures l'opinion des progressistes sur le tarif douanier. D'après eux, la politique douanière du pays a été et est absolument défectueuse et insoutenable. Ils affirmaient leur intention de l'abolir entièrement quand l'occasion s'en présenterait. L'occasion s'est présentée durant la présente session; les progressistes pouvaient changer la politique douanière; s'ils l'avaient désiré, ils auraient pu faire des droits imposés sur les automobiles une question de première importance et insister pour les faire abolir. Le Gouvernement aurait dû capituler ou faire des élections. On aurait alors résolu clairement la question et le peuple canadien aurait pu choisir entre le libre-échange et la protection. J'ai été fort étonné d'entendre l'honorable représentant de Brandon (M. Forke) formuler la nouvelle politique du parti progressiste, comme on le voit à la page 2734 (v.f.) du hansard de cette année:

Nous avons formulé notre opinion en ce qui concerne le tarif douanier; peut-être devrai-je la formuler de nouveau, sans dire qu'elle soit définitive. Je ne dirai pas jusqu'à quel minimum je voudrais voir tomber les droits de douane; mais ce que je veux, c'est un tarif assez bas pour permettre en tout temps la concurrence de l'extérieur. C'est la seule sauvegarde que les consommateurs puissent jamais avoir: il faut que les industries du pays aient de la concurrence de l'extérieur. Pour le moment, c'est tout ce que je peux dire à propos du tarif. Est-ce là faire preuve d'égoïsme? C'est une politique légitime et nous nous en tiendrons là. Nous avons fait connître notre opinion sur le tarif et je ne vois rien de répréhensible dans notre attitude.

Cette politique, monsieur l'Orateur, n'est que la plus pâle imitation de la doctrine libre-échangiste proclamée autrefois avec éclat par certains progressistes. Elle ne va même pas jusqu'à demander un tarif uniquement fiscal. L'honorable député déclare que son parti a fait connaître son opinion. A mon sens, il a changé d'opinion et, au lieu de prôner la révolution en matière de tarif, il a honteusement capitulé.

Au mois d'avril dernier, l'honorable représentant de Brandon a adressé la parole au Canadian Club de Toronto. Voici ce qu'il a dit au cours d'une interview, si l'on en croit un article publié dans le *Toronto Star* du 12 avril:

Le chef progressiste pense que le gouvernement libéral du Dominion se maintiendra sans difficulté pendant la présente session. "Il peut se maintenir pendant toute la durée normale de la législature", dit-il. "Je suppose que cela dépend de mon groupe."

"Après tout", dit M. Forke, "les progressistes ne sont que des libéraux agissants. Je crois que M. King est libéral. Je l'entends dans le véritable sens du mot libéral."

Plus loin:

M. Forke a nié qu'il voulût intimider M. King. 'Tout cela est faux", dit-il. "L'expérience amère nous

a appris que les progressistes ne peuvent être aussi indépendants que nous voudrions l'être."

M. FORKE: L'honorable député cite-t-il le *Toronto Star?*

M. MURPHY: Oui.

M. FORKE: J'affirme que je n'ai pas parlé à un collaborateur du *Star* pendant mon séjour à Toronto.

M. MURPHY: Mon honorable collègue ne peut nier qu'il ait prononcé un discours au Canadian Club de Toronto. Il est possible que le reporter du *Star* ait été présent et qu'il ait interviewé l'honorable député sans que celui-ci s'en aperçût.

M. FORKE: Non; je ne suis pas aussi stupide.

M. MURPHY: L'honorable député n'a pas nié avoir prononcé ces paroles. Il a dit qu'il n'a pas été interviewé par un reporter du *Star;* mais il n'a pas nié les opinions exprimées dans cet article. En tout cas, si l'on en juge par les agissements de l'honorable député dans la Chambre, on sait que ces paroles expriment son avis. L'article fait dire à M. Forke que les progressistes ne peuvent être aussi indépendants qu'ils le désireraient. Je le comprends facilement, car durant la campagne électorale de 1925, il n'y avait pas de candidat libéral dans la circonscription de Brandon que représente mon honorable collègue. On avait désigné comme candidat libéral un ancien premier ministre du Manitoba, à qui on aurait dû accorder le droit de représenter le parti libéral dans ce comté; mais, pour une raison ou l'autre, on le retira de cet endroit et il fut candidat dans Winnipeg-Sud. Je comprends donc facilement le désir de l'honorable député de Brandon de voir se maintenir le ministère King. Ce ne peut être, sûrement, parce que les membres du parti progressiste craignent de poser franchement la question aux électeurs canadiens, ou parce qu'ils n'ont pas le courage de leurs convictions, mais préfèrent trafiquer avec un gouvernement faible pour en obtenir un dégrèvement du tarif, à cause de la position unique qu'ils occupent dans cette Chambre. Sûrement, ils ne craignent pas de laisser les électeurs décider de la question. S'ils ont cette crainte, alors leur attitude ne s'inspire que de l'égoïsme et des questions de clocher, et c'est violer gravement les principes de la véritable démocratie, car c'est substituer le gouvernement de la minorité au gouvernement de la majorité.

Nous avons gaspillé des heures et des jours d'un temps précieux en discussion inutile au sujet des droits sur les automobiles. On aurait pu tout aussi bien discuter les droits sur la chaussure, sur le vêtement et sur des centaines d'autres articles contenus dans le tarif. C'est, me semble-t-il, le comble de l'absurdité que la députation gaspille son temps et ses efforts à discuter la question de savoir s'il faut un droit de 35 p. 100 ou de 27½ p. 100 ou tout autre droit tant que le principe de notre politique douanière n'a pas été fixé définitivement. Il n'y a pas de compromis possible entre les doctrines de la protection et du libre-échange; il faut que le Canada choisisse l'une ou l'autre pour sa politique douanière; et quoique depuis 1878 nous ayons eu un régime douanier protecteur, on ne l'applique pas comme il devait l'être aujourd'hui, par suite de l'incertitude du ministère actuel, et des maux qu'elle entraîne, qui sont l'instabilité et le manque de confiance. N'est-il pas temps pour les députés des groupes les plus importants dans cette Chambre, qui ont foi dans la protection de mettre fin à leur discussion oiseuse au sujet du tarif douanier et de laisser ces questions à la commission consultative qui les résoudra en s'appuyant sur des principes sérieux? Les jours gaspillés à discuter ces détails auraient dû être consacrés à l'étude intelligente de nos problèmes nationaux actuels comme ceux du transport, de l'émigration et de l'immigration, de la sauvegarde de nos richesses naturelles et de la transformation de notre matière première en produits manufacturés au Canada. Je veux bien être compris à ce sujet et je tiens à dire que, quoiqu'ayant foi dans un régime protecteur pour le Canada, je ne défends nullement l'industrie de l'automobile ni aucune autre; et quand il aura été démontré à la suite d'une enquête bien faite par un tribunal impartial, comme la commission consultative du tarif, que le manufacturier abuse du tarif pour réaliser des profits abusifs et pour exiger des prix excessifs, je consacrerai mes efforts à faire disparaître ou diminuer le tarif; ou si on peut trouver de meilleurs moyens de reprendre à une industrie en particulier les gains injustement réalisés, je donnerai mon appui à cette politique.

L'honorable député de Lisgar (M. Brown), en prenant la parole, il y a quelques jours, a fait des observations sympathiques à l'adresse de certains députés, et j'étais du nombre. A la page 3077 du hansard, on rapporte ses paroles comme suit:

> Je dirai surtout à mes honorables amis de Marquette (M. Mullins), de Neepawa (M. Murphy), de Springfield (M. Hay) que j'avais un conservateur pour adversaire à la dernière élection. En énonçant son programme, il déclara que s'il était élu il demanderait la diminution des droits sur les automobiles. "C'est notre politique et c'est ce que nous ferons", disait-il.

J'ignore ce que le candidat conservateur a pu dire au cours de la campagne électorale dans Lisgar, quoique je sois prêt à accepter la déclaration de l'honorable député, mais je puis dire clairement ce que j'ai déclaré aux électeurs de mon propre comté: c'était que j'appuyais franchement la politique de protection préconisée par mon chef. Un peu plus loin l'honorable député a dit ce qui suit:

Quant à la question de la réduction des droits sur l'automobile, je crois ne pas faire erreur en affirmant que cette diminution recevra l'approbation de la population du Manitoba, et je dirai à mes honorables amis de l'opposition que de même que je me suis appliqué à ne pas laisser tromper les gens lors de la dernière campagne électorale, de même nous verrons à ce que la situation soit bien exposée aux contribuables et à empêcher que ces honorables députés se masquent de subtilités.

Il est certes bien amusant de trouver un homme assez honnête pour se croire obligé de dire exactement à la population du Manitoba ce que les honorables députés de Marquette, de Springfield et de Neepawa ont fait durant leur séjour à Ottawa. Il est malheureux que l'honorable député n'ait pas vécu au temps de Diogène ou à l'époque biblique. Il aurait alors pu s'écrier avec le pharisien: "Je vous rends grâce, ô mon Dieu, de n'être pas comme les autres hommes."

Un peu plus loin, dans le même discours, l'honorable député disait:

Mais puisque le bien du pays demande que le budget soit appuyé, j'espère naturellement qu'ils tiendront compte de l'intérêt public et se prononceront en faveur du budget, comme je me propose de le faire moi-même.

Monsieur l'Orateur, j'ai grand souci de la prospérité nationale. Je m'en préoccupe tellement qu'à mon sens la considération de l'honneur national prime tout et qu'il faut tenir la promesse faite par le premier ministre au peuple canadien. En outre, je dirai ceci: j'espère que lorsque l'honorable député de Lisgar retournera vers la population du Manitoba et lui expliquera comment lui et les autres députés progressistes de cette province ont voté sur le budget, il lui expliquera aussi pourquoi il a appuyé le budget après s'être engagé à appuyer la politique énoncée dans le discours du trône, je veux dire le renvoi à une commission consultative du tarif de toutes les questions relatives aux droits sur les automobiles ou tout autre article. J'espère aussi que l'honorable député expliquera qu'il s'est efforcé de se montrer à la Chambre aussi indépendant du parti libéral que du parti conservateur. Durant leur dernière campagne, les progressistes du Manitoba ont prêché une politique d'indépendance. Ils devaient être aussi indépendants du parti libéral que du parti conservateur; ils n'entendaient avoir rien de commun avec l'un ni avec l'autre. Ils proclamaient que tous les projets de loi devraient se régler sur le parquet de la Chambre et ils réprouvaient les réunions de parti à huis clos. Je crois que les députés progressistes ne tiennent pas de réunion secrète, mais qu'ils se réunissent en "conférence", selon leur expression.

M. CHAPLIN (Lincoln): En comité.

M. MURPHY: J'espère qu'en donnant l'explication promise, l'honorable député fournira aussi des éclaircissements à ses électeurs sur les autres questions.

Depuis que je suis à la Chambre, j'ai beaucoup entendu parler de la prétendue prospérité qui règne au pays. Nos honorables vis-à-vis ont cité certains chiffres pour prouver cette opinion et ils ont toujours cité des chiffres indiquant un accroissement des dépôts dans les banques d'épargnes, du montant des polices d'assurance sur la vie, et ainsi de suite. Mais je n'ai jamais encore entendu dire à un député progressiste ou à un député rural que la grande industrie agricole soit prospère. Nous savons que tel n'est pas le cas dans l'Ouest depuis quatre ou cinq ans. Le contraire est vrai, de fait, les cultivateurs ont plutôt commencé à désespérer de la situation. Et quel remède leur a-t-on conseillé? Le renouvellement de leurs méthodes et la culture mixte. Un grand nombre d'agriculteurs l'ont appliqué. Ils ont accru, par exemple, leur troupeau de vaches laitières et ils ont commencé à produire de la crème et du beurre. Mais cela fait, comment le gouvernement fédéral les a-t-il traités? Il les a laissés en butte à des régimes de droits douaniers les plus injustes. Nous avons entendu des députés progressistes prétendre à la Chambre que les cultivateurs américains qui ont contribué à faire appliquer le tarif Fordney-McCumber réclament maintenant des dégrèvements aux Etats-Unis. Puis-je demander si les cultivateurs américains ont fait des représentations afin d'obtenir une réduction de 42 p. 100 du droit sur le blé? Ont-ils adressé une pétition au gouvernement américain pour qu'il dégrève le bétail et ouvre les grands marchés américains de Chicago et d'autres grands centres au bétail canadien? Non, ils n'ont rien fait de tel. Les cultivateurs américains désirent tellement des réductions de droits qu'il y a quelques semaines seulement ils ont fait relever le droit sur le beurre de 8 à 12c. par livre.

Non content de laisser les cultivateurs de l'Ouest en butte à des droits douaniers aussi injustes, le Gouvernement a jugé bon de conclure un traité de commerce avec l'Australie; et l'on a allégué que cette concurrence n'est pas au détriment du producteur canadien. J'aime toujours à avoir des renseignements

reries de mon comté et j'ai reçu le 16 avril une réponse dans laquelle l'administrateur me de première main. J'ai écrit à l'une des beurdisait que, par suite de la concurrence australienne, le prix du beurre dans cette région avait été réduit de 4c. par livre durant les dix derniers jours.

L'hon. M. MOTHERWELL: A quelle date était-ce?

M. MURPHY: J'ai reçu la lettre le 16 avril dernier.

L'hon. M. MOTHERWELL: Le prix du beurre diminue toujours à cette époque.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je pense que les vaches sont alors mises à l'herbe.

M. MURPHY: J'attire l'attention du Gouvernement sur le vœu suivant adopté le 13 février par les cultivateurs laitiers. J'ignore si le prix du beurre baisse toujours ou non à cette période de l'année. Le ministre de l'Agriculture pourra peut-être nous le dire.

L'hon. M. MOTHERWELL: A cette époque, les prix sont à la hausse.

M. MURPHY: Ils semblaient d'avis que cela avait une influence sur le marché. Le vœu en question est ainsi conçu:

Cette association prie le conseil national d'agriculture de nommer à la réunion annuelle de 1926 un comité chargé d'interviewer le gouvernement fédéral aussitôt que possible et d'insister sur la modification de la conventiontion australienne en tant qu'elle nuit aux produits de l'industrie laitière.

Et vers le même temps, le 9 février, le *Free Press*, dans un éditorial, s'exprimait ainsi:

Toutefois, il n'y a pas de doute que les agriculteurs canadiens ne paient pour l'extension des marchés ouverts aux produits canadiens par la convention australienne sous forme de concurrence des produits laitiers et de la viande d'Australie durant notre saison d'hiver.

L'hon. M. MOTHERWELL: Les prix sont à la hausse.

A six heures la Chambre lève la séance, sans que la question soit mise aux voix, en conformité du règlement.

Vendredi, 14 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

L'hon. sir HENRY DRAYTON propose:

Que, suivant la proposition contenue dans le premier rapport du comité permanent des ordres permanents, déposé le 11 mai, la pétition de la Sealright Company constituée en corporation, présentée le 4 mai, demandant une prorogation de délai pour le payement des droits sur un certain brevet propriété de la compagnie, soit maintenant lue et reçue.

Monsieur l'Orateur, la motion proposant l'adoption de ce rapport a déjà été faite, mais pour une raison ou pour une autre, elle ne mentionnait pas ce brevet-ci.

1re LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé, émanant du Sénat.

Le 1er, (bill n° 98), déposé par M. Duff, pour faire droit à Joseph Robert Crow.

Le 2e, (bill n° 99), déposé par M. Garland (Carleton), pour faire droit à Stanley Bennett.

Le 3e, (bill n° 100), déposé par l'honorable sir Henry Drayton), pour faire droit à Katherine Landon Foley.

Le 4e (bill n° 101), déposé par M. White (Mont-Royal), pour faire droit à Edith Annie Say.

Le 5e, (bill n° 102), déposé par l'honorable sir Henry Drayton, pour faire droit à Isabella Stewart Carmichael Wilson.

Le 6e, (bill n° 103), déposé par M. Bell (Hamilton), pour faire droit à May Maud Mary Johnson.

Le 7e, (bill n° 104), déposé par M. Arthurs, pour faire droit à Roland George Wickens.

Le 8e, (bill n° 105), déposé par M. Mewburn, pour faire droit à Marjorie Durham Morgan.

Le 9e, (bill n° 106), déposé par M. Bothwell, pour faire droit à Amber May Wolfenden.

Le 9e (bill n° 107), déposé par M. Hocken, pour faire droit à Edna Beatrice Burley.

Le 10e (bill n° 108), déposé par M. Donaghy, pour faire droit à Bessie Hyde Lanyon Calhoun.

Le 11e (bill n° 109), déposé par M. Peck, pour faire droit à Bleecker Foy Maidens.

Le 12e (bill n° 110), déposé par M. Peck, pour faire droit à George Almon Wickett.

LE CHEMIN DE FER DE ROUYN

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Avant l'appel de l'Ordre du jour, maintenant que nous avons je crois, tous les documents relatifs au bill du chemin de fer de Rouyn, excepté la copie de la convention avec la province de Québec, cette convention ayant été conclue et une loi en conséquence ayant été adoptée, je désire savoir si le Gouvernement va déposer sans tarder le texte de la convention en même temps que celui du projet de loi.

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Le ministre des Chemins de fer (M. Dunning) n'est pas à son siège, mais j'appellerai son attention sur la question de mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Lorsque le ministre des Finances (M. Robb) a fourni ce renseignement je crois qu'il était ministre intérimaire des Chemins de fer. Il lui serait facile de compléter cette information en déposant une copie de la convention.

LOI DE PENSION DU SERVICE CIVIL

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. M. STEVENS: Le Gouvernement se propose-t-il de prolonger au delà du 19 juillet 1926 le délai permettant aux fonctionnaires de demander que les dispositions de la loi de pension du service civil de 1924 leur soient appliquées. Si je pose cette question, c'est qu'un assez grand nombre de fonctionnaires de l'Etat, par exemple dans la division des impôts, n'ont pas encore été placés sous la juridiction de la loi du service civil comme employés permanents, de sorte qu'ils n'ont pas eu le droit ou occasion de demander que la loi de pension leur soit appliquée. Peut-être ne puis-je espérer une réponse aujourd'hui, mais je serais heureux que le ministère étudiât la question et qu'il m'apprît dans un jour ou deux si le délai peut être prolongé une autre année afin que certaines de ces difficultées soient réglées, et surtout pour permettre à certains employés, dont quelques-uns sont dans la division des impôts depuis près de dix ans et ne sont pas encore considérés comme fonctionnaires, de demander d'être mis sous le régime de la loi de pension.

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances): Comme le sait mon honorable ami, la loi créant la division des impôts a été déposée par un ministère antérieur et c'est lui qui a laissé ces employés en dehors du service civil régulier. Je fais cette remarque en passant. Je suppose que c'est la raison pour laquelle ils ne sont pas fonctionnaires permanents.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a-t-il fait cette découverte aujourd'hui?

L'hon. M. ROBB: Non; je fais tout simplement cette observation. Quant à savoir si le délai devrait être prolongé d'un an, je répondrai que c'est ce que l'on a demandé dans divers milieux. Les actuaires prétendent que ce serait augmenter les dépenses de l'application de la loi. La question doit être examinée soigneusement. Je soumettrai aux actuaires la demande de mon honorable ami et je serai en meilleure posture pour lui répondre dans quelques jours.

Sir EUGENE FISET: J'approuve la proposition de mon collègue.

M. l'ORATEUR: A l'appel de l'Ordre du jour, il n'est permis que de poser des questions.

[Le très hon. Mackenzie King.]

Sir EUGENE FISET: Je désire savoir ce qui va être fait.

L'hon. M. STEVENS: Si le ministre veut bien me le permettre, je vais faire une légère correction. Certains des employés que j'ai mentionnés ont été nommés lorsque la loi relative à l'impôt sur le revenu a été adoptée, ce qui serait avant le nouveau classement en vertu de la loi du service civil. Je fais cette remarque comme correction d'une partie de la déclaration de mon honorable ami.

Sir EUGENE FISET: Ce qui concerne les employés de la division des impôts s'applique également à un certain nombre des fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries qui sont dans le service extérieur et qui n'ont pas encore été classés par la commission du service civil. Ils n'ont pas encore eu l'avantage d'opter pour le régime de la loi de pension actuelle. Je serais obligé envers le Gouvernement d'accorder toute la considération voulue aux commentaires de mon honorable ami.

LE SERVICE POSTAL AMBULANT

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. CLARK (Vancouver-Burrard): Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur un télégramme que j'ai reçu de l'association des agents du service ambulant de Vancouver et dont voici le texte:

Objections énergiques faites lors de la réunion des agents du service ambulant du remaniement des trajets sur cette division, nécessitant le déménagement de quarante-neuf agents et de leurs familles. Usez de votre influence, s'il vous plaît, afin que le département reconsidère sa décision qui entraînera de lourdes pertes domestiques et financières.

Je demanderai que ce télégramme soit signalé à l'attention du ministre des Postes et que cette décision soit reconsidérée, étant donné qu'elle concerne un grand nombre de familles.

L'IMPORTATION DE LA LAINE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. WOODSWORTH (Winnipeg-Centre-Nord): Je tiens à appeler l'attention du ministre intérimaire du Commerce sur cette dépêche de la Presse Canadienne, datée du 11 courant et venant de Truro (N.-E.):

Les fabriques Stanfield, qui emploient des centaines d'ouvriers pour les confections des sous-vêtements et autres lainages, ont fermé leurs portes ce soir en conséquence de la grève générale en Angleterre, car leur approvisionnement de matière première se trouve interrompu. Ces fabriques s'approvisionnaient de laine en Angleterre et l'on donne comme cause de leur fermeture l'impossibilité de se procurer la matière première à cause de la grève.

Or, puisqu'un bon nombre d'honorables membres ici désirent protéger nos produits, semble-t-il, le ministère a-t-il examiné l'uti-

lité de protéger le cultivateur canadien contre l'importation de la laine des Iles Britanniques?

PROJET D'UNE NOUVELLE LIGNE DE CHEMIN DE FER JUSQU'A LA COTE DU PACIFIQUE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. FOSTER (Hants-King): Le ministre des Chemins de fer (M. Dunning) n'étant pas à son siège le premier ministre renseignera-t-il la Chambre au sujet de la teneur de cet article publié par la *Canadian Gazette*, de Londres:

Projet d'une nouvelle ligne jusqu'à la côte du Pacifique

Le correspondant du *Daily Mail*, à Winnipeg télégraphie la dépêche suivante: La compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien projette de relier Winnipeg à la côte du Pacifique par une nouvelle ligne. Le plan consisterait à prolonger l'embranchement que la compagnie est à faire construire dans la direction nord-ouest à partir du terminus de la voie ferrée à Cutknife (Sask.), afin de le relier au chemin de fer Edmonton-Dunvegan, à un point au nord d'Edmonton (Alta).

Ce chemin de fer, que la compagnie du Pacifique a affermé du gouvernement de l'Alberta et exploite à l'heure actuelle, sera compris dans le réseau du Pacifique-Canadien. La ligne E.-D. et B.-C. sera prolongée vers le sud pour faire raccordement avec le National-Canadien à Prince-George (C.-A.). La compagnie du Pacifique-Canadien achètera ensuite la partie de l'ancien réseau du Grand-Tronc-Pacifique comprise entre Prince-George et Prince-Rupert (C.-A.), qui fait actuellement partie du réseau des chemins de fer Nationaux, complétant ainsi un nouveau débouché jusqu'à la côte du Pacifique.

La compagnie du Pacifique-Canadien a-t-elle fait des représentations en vue de faire l'acquisition de cette ligne?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je regrette de ne pouvoir répondre à la question de l'honorable député; cependant, je prierai mon collègue, le ministre des Chemins de fer, de le faire lundi, alors qu'il sera à son siège.

L'AGRANDISSEMENT DE LA PLACE CONNAUGHT

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. sir GEORGE PERLEY: A quelle date le ministre des Travaux publics espère-t-il pouvoir renseigner la Chambre quant aux intentions du Gouvernement touchant le lopin de terre qu'il a exproprié au centre de la ville d'Ottawa?

L'hon. J. H. KING (ministre du Travail): J'imagine que nous aurons l'occasion de discuter l'affaire lorsque nous aborderons l'examen des crédits du département des Travaux publics, et ce sera bientôt, je l'espère.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR L'EXPOSE BUDGETAIRE

La Chambre passe à la suite de la discussion ajournée du mercredi, 12 mai, sur la motion de l'honorable M. Robb (ministre des Finances), l'invitant à se former en comité des voies et moyens ainsi que sur l'amendement de l'honorable M. Manion.

M. MURPHY (Neepawa): Monsieur l'Orateur, lorsque fut levée la séance, mercredi, je tentais d'établir que les conventions de commerce conclues avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, soumettant les producteurs de laitages du Canada à une concurrence inutile et injuste. J'ai démontrée à la lumière des renseignements que j'ai obtenu d'un propriétaire de beurrerie dans ma circonscription, que le prix du beurre a été réduit de 4c., au printemps, par suite de la concurrence de l'Australie. J'ai obtenu du service fédéral de le Statistique les chiffres concernant les importations de beurre au Canada du premier octobre 1924 au 31 mars 1925 et du premier octobre 1925 au 31 mars 1926. J'ai choisi ces deux périodes parce que le traité commercial conclu avec l'Australie est entré en vigueur le premier octobre 1925. Les quantités de beurre importées au Canada, au cours de ces deux périodes, sont les suivantes:

	Du 1er oct. 1924, au 31 mars 1925		Du 1er oct. 1925, au 31 mars 1926	
	Livres	Valeur	Livres	Valeur
D'Australie:				
Beurre	Néant	Néant	2,485,502	$910,814
De la Nouvelle-Zélande:				
Beurre..	2,688	$833	2,342,966	$928,345

Conséquemment, quand nous comparons ces périodes respectives, nous voyons que si nous avons importé une valeur totale de $1,839,159 de beurre d'Australie et de Nouvelle-Zélande pendant la durée du traité nous n'en avions importé que pour $833 quand le traité n'était pas en vigueur. Au cours de mars de cette année, j'ai vu dans la vitrine d'un détaillant d'Ottawa une exposition de beurre australien et j'ai appris à cette époque que la maison en question vendait entre 300 et 400 livres de beurre de laiterie par semaine et que, non seulement elle n'avait pas de beurre local en stock, mais que, depuis trois semaines, elle n'avait pas vendu une livre de beurre canadien. Et ce magasin ne représentait qu'une unité dans une compagnie qui possède environ quatorze magasins de ce genre. A la même époque les trois provinces des Prairies exportaient du beurre de ferme, car l'Ouest du Canada a un surplus de production et exporte douze mois par année. Je ne vois pas comment un gouvernement peut assujettir es producteurs de beurre de l'Ouest à une telle concurrence. Ils doivent exporter leur propre beurre des milliers de milles par voie ferrée et à travers l'Atlantique pour atteindre la Grande-Bretagne, cependant que les gens des villes d'Ontario achètent du beurre australien

Je vais maintenant parler de la situation telle qu'elle existe au Manitoba. Jusqu'aujourd'hui, le Manitoba est demeuré province presque totalement agricole, mais nous ne resterons pas toujours dans cette situation. En réalité, le changement s'opère actuellement. Les trois cinquièmes des terres du Manitoba sont impropres à la culture. Jusqu'à présent nous avons compté uniquement sur les récoltes de grain, mais aujourd'hui le peuple de la province comprend que nous pouvons progresser d'autre manière. On construit actuellement à Fort-Alexander (Man.), une usine de pâte à papier qui, une fois terminée, aura un rendement de 100 tonnes de pâte par jour. Au cours de la dernière session de la législature, le gouvernement provincial a garanti $3,500,000 d'obligations de chemin de fer pour permettre la construction d'une voie ferrée à partir du mille 8, du chemin de fer de la baie d'Hudson, jusqu'à la mine Flin-Flon, la garantie entrant en vigueur quand les propriétaires de la mine auront dépensé 13 ou 14 millions pour les travaux d'exploitation de cette mine. La législature a aussi garanti des obligations pour une voie ferrée allant de Winnipeg aux gisements miniers du lac Rice. Le peuple de la province apprécie de plus en plus l'importance du progrès dans le domaine industriel en général. Comme je l'ai dit auparavant, la province ne dépendra pas toujours de la seule culture du grain. Pour devenir prospères nous devons, non seulement établir la culture mixte, mais aussi nous lancer dans la voie de l'exploitation industrielle. Le Manitoba possède des chutes d'eau permettant des exploitations hydrauliques considérables. De fait, des ingénieurs capables ont exprimé l'opinion qu'il existe un potentiel de force motrice hydroélectrique dans la rivière Nelson, qui se jette dans la baie d'Hudson, égal à celui qui existe actuellement dans l'exploitation de la rivière Niagara, et Winnipeg distribue de la force motrice hydroélectrique à meilleur marché que partout sur le continent américain.

Avec ces ressources latentes que possède la province du Manitoba, y compris le bois à pâte, les minerais et l'énergie électrique disponible, il n'y a pas de raison pour que notre province ne devienne pas un grand centre industriel du Canada. Nous pouvons fabriquer à Winnipeg, et au Manitoba en général, nous devrions fabriquer les instruments aratoires nécessaires à la province et aux autres régions de l'Ouest et nous avons aussi ce qu'il faut pour fabriquer nos propres chaussures et bottines, nos habits et d'autres objets nécessaires. C'est parce que le peuple de la province du Manitoba a compris la nécessité du progrès industriel que nous voyons sept députés conservateurs représenter le Manitoba, alors qu'il n'y en avait pas un seul auparavant. Le progrès dans un seul sens ne saurait servir les intérêts bien compris du peuple du Manitoba, pas plus que si dans le Dominion tout entier, toutes les énergies du peuple se dirigeaient vers une seule industrie. Il y a quelques années nous n'avons cherché le progrès que dans une seule direction: la culture du grain. Le résultat de cette tendance unique a été d'infliger des souffrances à la province quand la récolte faisait défaut. Le plus grand obstacle dont nous ayons eu à souffrir dans le passé et dont en réalité nous souffrons encore aujourd'hui, c'est cette politique restreinte qui a eu pour résultat de chasser des centaines et des milliers de jeunes gens de la province. En arrivant à l'âge de discrétion, bien des fils de cultivateurs du Manitoba ont décidé qu'ils ne voulaient pas cultiver. Certains sont entrés dans les professions libérales et beaucoup ont profité de l'enseignement de l'école technique de Winnipeg pour devenir ingénieurs. Quel a été le résultat? Après avoir terminé leurs cours et obtenu leurs diplômes, ils se sont aperçus qu'ils n'avaient aucune occasion dans le pays de mettre à profit leur savoir. Un grand nombre de jeunes gens de Neepawa, ma propre ville, après avoir obtenu leurs diplômes de nos institutions scolaires, sont partis au loin. Je n'en connais pas un parmi ceux qui ont suivi les cours de génie dans le Manitoba, qui soit aujourd'hui employé au Canada. Il ont tous émigré aux Etats-Unis. Je suis sûr qu'il en est ainsi partout ailleurs dans le pays.

Non seulement nous avons besoin de créer et de développer de nouvelles industries dans le Manitoba, mais il nous faut aussi, pour bien réussir, achever le chemin de fer de la baie d'Hudson. Je n'ai pas l'intention de m'étendre sur le sujet pour le moment, ni de relater les circonstances qui ont fait que cette ligne a été laissée inachevée après avoir été menée jusqu'à quatre-vingt-dix milles de son terminus. Tous les gouvernements, tous les chefs de partis, le Parlement à toutes les législatures depuis 1881, se sont engagés à faire construire cette ligne. En 1881, le gouvernement de sir John A. Macdonald avait accordé des chartes à deux compagnies pour l'entreprise et en 1884, le même gouvernement avait concédé 6,400 acres par mille dans le Manitoba et 12,800 par mille dans ce qui était alors les territoires du Nord-Ouest, pour assurer la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Grâce à cela la ligne fut construite jusqu'à l'endroit où se trouve aujourd'hui la ville de Le-Pas.

Le *Ottawa Journal* a publié le 11 mai, cette année, un article sur le chemin de fer de la baie d'Hudson qui m'a intéressé. Je ne le

citerai pas en entier, mais simplement certaines déductions que fait l'auteur à la suite d'un débat qui a eu lieu cette année au Sénat:

1° Les terrains vendus dans l'Ouest en vertu de la loi de 1908 n'avaient aucun rapport avec la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

2° Ces terrains auraient été vendus, même s'il n'avait jamais été question du chemin de fer.

3° Aucun des terrains vendus ne se trouvait dans la zone de la baie d'Hudson.

4° Conséquemment, les 21 millions de dollars dépensés pour la construction de la ligne ont été intégralement pris à même les recettes ordinaires de l'Etat, c'est-à-dire payée par les contribuables.

Je tiens dès maintenant à adresser mes félicitations aux deux journaux quotidiens d'Ottawa. Je les lis attentivement depuis mon arrivée dans la capitale, en janvier dernier, et j'estime que ce sont deux journaux très bien rédigés; mais au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson, le *Ottawa Journal* semble souffrir d'une sorte de rage mentale. Vers 1896 ou 1897, MM. Mackenzie & Mann, entrepreneurs de chemins de fer, entreprirent de construire une ligne de Gladstone, (Man.), à Dauphin. A la même époque ils acquirent de M. Sutherland qui avait obtenu, en 1881, une charte pour la construction de la ligne, un intérêt prépondérant danas la compagnie South Saskatchewan and Hudson Bay Railway. Une fois la ligne construite jusqu'à Winnipegosis, Mackenzie & Mann la continuèrent dans la direction de l'ouest et non vers la baie d'Hudson. En 1905, lorsque furent créées les provinces de Saskatchewan et d'Alberta, les gens insistèrent sur l'achèvement de la ligne de la baie d'Hudson. L'honorable Frank Oliver, alors ministre de l'Intérieur, conclut au nom du Gouvernement, un accord avec Mackenzie & Mann suivant lequel ceux-ci abandonnaient leur charte de la baie d'Hudson et se chargeaient de construire une ligne à partir d'un certain point sur la ligne de Dauphin à Prince-Albert, jusqu'à la rivière Saskatchewan; de son côté, le Gouvernement se chargeait de vendre suffisamment de terrains de colonisation pour pourvoir à l'achèvement du chemin de fer jusqu'à la baie. A sirent un chemin de fer allant d'un point sur la suite de cela, Mackenzie & Mann construisirent un chemin de fer allant d'un point sur la ligne de Dauphin-Prince-Albert jusqu'à l'endroit où se trouve aujourd'hui Le-Pas.

J'ai dit que le Gouvernement, en 1905, avait fait une convention avec Mackenzie & Mann, d'après laquelle ceux-ci abandonnaient leur charte. En 1908, le Gouvernement fit modifier la loi des terres fédérales. A cette occasion, l'honorable Frank Oliver avait dit que la loi était d'application difficile en raison de certaines lacunes et il avait aussi donné comme raison de sa modification que le gouvernement Laurier n'avait pas pour politique de concéder des terrains pour la construction de lignes de chemins de fer. A ce propos, je citerai le hansard de 1908, qui, à la page 11682, vol. 6, rapporte ainsi les paroles de M. Oliver:

La situaation est donc bien simple; il existe pour ainsi dire une hypothèque sur les terres du Nord-Ouest en faveur d'une subvention d'un chemin de fer allant à la baie d'Hudson. La nécessité de ce débouché est plus grande que jamais et l'opinion publique l'exige impérieusement. Si donc nous rayons l'hypothèque que ce projet d'un chemin de fer allant à la baie d'Hudson possède sur les terres du Nord-Ouest et que nous accomplissions ce à quoi tend le présent bill, il faudra nécessairement substituer quelque chose à cette hypothèque et c'est cette proposition que j'ai le plaisir de soumettre à la Chambre.

Puis plus loin, à la même page:

Autrement dit, en certaines parties du pays, on permettait à l'occupant d'un homestead d'acquérir le quart de section adjacent à un prix déterminé, pourvu qu'il se conformât aux conditions d'établissement. Nous avons cru qu'en faisant revivre ce privilège, nous pourrions créer une nouvelle source de revenu suffisante pour faire face aux obligations nouvelles que nous imposerait la construction d'un chemin de fer allant à la baie d'Hudson.

Et plus loin, à la page 11687, le compte rendu lui attribue ce qui suit:

Personne ne suggéra de circonscrire le territoire auquel s'appliquait le projet de loi de l'an dernier.

L'année précédente, M. Oliver avait proposé des amendements qui ne furent pas adoptés, ces amendements ayant été rayés.

Je craignais qu'on me demandât si ses dispositions étaient suffisantes et efficaces. Mon dessein était de soumettre au Parlement un projet de loi qui démontrât d'une façon incontestable que nous avions tiré d'une nouvelle source de revenu des fonds suffisants pour assurer l'établissement du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Plus loin, à la page 11690:

L'essentiel, en ce qui a trait à la préemption, est la construction d'un chemin de fer jusqu'à la baie d'Hudson. Si nous pouvons réaliser cette entreprise sans rien décréter contre le droit de préemption, je n'insisterai pas sur la nécessité de ces dispositions. Mais je tiens à cette disposition concernant la préemption vu qu'elle nous fournit le moyen de construire, dans un avenir rapproché, un chemin de fer allant à la baie d'Hudson.

Et plus loin encore, à la page 11705, en réponse à une question, M. Oliver disait:

Notre intention n'est pas d'attendre, pour construire cette ligne, que soit effectuée la vente des 5,000,000 d'acres en question, mais nous voulons être en mesure de pouvoir dire que si nous jugeons nécessaire d'engager le crédit de l'Etat jusqu'à concurrence d'un montant suffisant pour aider à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, nous avons cherché un moyen nouveau de prélever des fonds qui soulagera du fardeau de la responsabilité ainsi encourue.

Monsieur l'Orateur, à en juger par les preuves que je viens d'apporter, je suis d'avis que les assertions que contient cet article de fond de l'*Ottawa Journal* ne s'appuient pas sur les faits, mais sont de la pure imagination. Or,

à partir de 1908 jusqu'à ce jour, les divers gouvernements qui se sont succédé ont convenu que les fonds provenant de la vente de ces terres seraient consacrés au parachèvement de la ligne de la baie d'Hudson. C'est avec cette entente expresse que les gens de l'Ouest ont acheté ces terres, et aujourd'hui l'engagement écrit existe d'après lequel le gouvernement fédéral est tenu à ne pas manquer de parole vis-à-vis ces acquéreurs.

En réponse à certaines questions que j'ai fait inscrire sur le Feuilleton, aux premiers jours de la session, j'ai obtenu certains renseignements dont voici la substance. Aux termes de la loi de 1908, telle qu'on l'a modifiée, on avait vendu 14,085,880 acres de terre, d'une valeur d'environ $42,257,640. Sur ce montant on a perçu $19,837,288, et il reste encore à percevoir $7,300,000, ce qui laisse au crédit du fonds un total de $27,137,288. Sur cette somme, on a dépensé $14,944,870 jusqu'au 28 février de l'année courante; il reste donc encore une balance créditrice de $12,192,418. J'ai dit que l'ensemble des perceptions était de $19,837,288. Les débours effectués sur ce dernier montant ayant été de $14,944,870, il reste donc une encaisse de $4,892,418. Dès le début, il s'est manifesté dans certains milieux une opposition déterminée au parachèvement de cette ligne et maintenant que l'on est sur le point de terminer ce chemin de fer, les adversaires du projet tentent de ramener sur le tapis la question des avantages relatifs de Churchill et de Nelson comme tête de ligne. Deux gouvernements ont, l'un à la suite de l'autre, arrêté leur choix sur le port de Nelson, et ce à la suite d'une enquête approfondie et d'un rapport par des ingénieurs de compétence. Jusqu'à ce jour on a dépensé plus de 6 millions pour l'amélioration de Port-Nelson, et pour cette raison ceux qui sont en faveur de l'entreprise se rendent compte que l'on cherche à faire dévier la question. Mais, monsieur l'Orateur, nous n'entendons pas être détournés de cette façon; nous estimons que l'on a fait assez d'enquêtes depuis une quarantaine d'années et que le temps est venu d'agir.

On parle souvent dans cette Chambre avec plus ou moins d'égards des députés conservateurs qui, dit-on, ne représentent que des minorités. Pour ce qui est des trois provinces des Prairies, que l'on peut considérer comme constituant un tout économique, je dois dire que les députés conservateurs ne représentent pas des minorités. Je note qu'au cours des dernières élections, les candidats conservateurs dans ces provinces ont recueilli 171,263 suffrages, les libéraux 161,114 et les progressistes 159,042. Pour élire chacun des dix conservateurs des provinces des Prairies, il a fallu 17,126 voix; pour chaque libéral, 8,056 et 7,229 pour chaque progressiste. Si les conservateurs étaient représentés dans cette Chambre d'après le nombre des suffrages exprimés nous aurions au moins vingt députés au lieu de dix que nous y avons aujourd'hui. Je soulève cette question, monsieur l'Orateur, pour la simple raison que les progressistes s'arrogent le droit de se faire les interprètes de l'Ouest dans cette Chambre, et je prétends que les vingt-deux progressistes, qui n'ont recueilli que 116,114 voix, ne représentent pas plus le point de vue d'Ouest que les dix conservateurs, lesquels ont obtenu 171,263 suffrages.

Le mouvement progressiste n'est pas aussi vigoureux ni aussi florissant qu'il l'était il y a quelques années. Il se publie dans l'Ouest un journal du nom de *Grain Growers' Guide*, et que l'on appelle parfois la Bible des progressistes. A venir jusqu'à ce jour, le prix de l'abonnement était de $2, dont la moitié servait à payer les frais de publication, et l'autre dollar représentait la contribution des sociétaires de l'association régionale d'agriculteurs. Mais l'étoile des progressistes a tellement pâli...

M. FORKE: Je ne puis laisser passer cette affirmation sans protester, car notre collègue doit savoir qu'elle n'est pas exacte. Je suis abonné au *Grain Growers' Guide* depuis plusieurs années...

M. MURPHY: Notre collègue veut-il poser une question?

M. FORKE: L'honorable membre affirme-t-il que le prix de l'abonnement comprend un dollar pour la souscription à la société des cultivateurs et un dollar pour la réception du journal?

M. MURPHY: C'est ce qu'on m'a dit.

M. FORKE: Vous avez été mal renseigné.

M. MURPHY: Au contraire. Le système n'existait peut-être pas au temps dont parle l'honorable membre, mais je suis sûr que le renseignement qu'on m'a donné est exact, pour une certaine période. J'ai ici un numéro du *Grain Growers' Guide* dans lequel je lis:

Occasion exceptionnelle! L'abonnement au *Guide* est maintenant de 1 dollar par année.

Le parti progressiste traverse une période si difficile dans l'Ouest, que leur organe, qui passe pour réfléter l'opinion progressiste, en est rendu à s'offrir à prix réduit.

En terminant, je préciserai ma position au sujet du programme douanier de notre parti. La politique du parti conservateur est de faire mettre en œuvre nos matières premières

ici au pays; d'encourager l'exploitation nationale; de favoriser l'expansion des industries utiles au Canada; de créer de l'emploi pour nos ouvriers et d'augmenter le trafic de nos chemins de fer; de garder nos nationaux et d'attirer des émigrants sur notre territoire; d'obtenir ces divers résultats sans pressurer le peuple et de gagner la confiance publique en rétablissant un tarif douanier *ad hoc* scientifique et permanent.

Si le Canada doit demeurer peu peuplé et s'étendre du long de la frontière des Etats-Unis, qui produisent surtout des denrées principales, les doctrines libre-échangistes sont celles qu'il vaudrait mieux appliquer. Mais je crois qu'un plus brillant avenir attend ce pays, et, pour l'aider à se suffire à lui-même autant que possible, on le dotera d'un régime nettement protecteur.

M. VERVILLE: Monsieur le président, je me fais un devoir de prendre part à la discussion qui se poursuit dans cette Chambre depuis plusieurs jours autour de ce que l'on est convenu d'appeler le budget.

Il me fait d'abord plaisir, monsieur le président, de joindre mes félicitations à toutes celles, bien flatteuses et bien sincères, que vous avez reçues depuis le commencement de la session pour le grand honneur qui vous échoit et dont nous sommes tous fiers.

Vous trouverez tout naturel pour un débutant d'implorer votre indulgence au cas où mon inexpérience me ferait faire des faux pas, ce qui, malgré toute ma bonne volonté, se produira indubitablement. N'ayant pas l'avantage de posséder suffisamment la langue anglaise pour m'exprimer facilement dans la langue parlée par la très grande majorité des membres de ce Parlement, je ne ressens nullement le besoin de m'en excuser, étant donné le fait que les deux langues sont officielles, convaincu aussi, en bon Canadien, et des droits et de la beauté de la langue dans laquelle je m'exprime. Et, en passant, permettez-moi de féliciter bien sincèrement l'honorable député de Toronto-Nord-Est (M. Baker) du très bel exemple qu'il a donné à ses compatriotes et aux miens lorsque, l'autre jour, il s'est exprimé en français dans cette Chambre.

Je n'ai nullement l'intention, monsieur le président, d'entrer dans tous les détails du discours du trône, comme aussi, et surtout, du discours sur le budget, qui a été prononcé si habilement et avec tant de sincérité, le 15 avril dernier, par l'honorable ministre des Finances (M. Robb). Je me contenterai seulement de faire quelques observations sur les sujets qui peuvent intéresser mes électeurs comme aussi les électeurs du district où j'ai le plaisir et l'avantage de vivre. A l'exemple de plusieurs orateurs, depuis l'ouverture de la session, il me fait plaisir de vous faire connaître un peu les sentiments et les besoins de mes électeurs.

Je ne vous cacherai pas, monsieur le président, que les électeurs du comté de Lotbinière, que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre, sont très satisfaits et très contents de la condition économique dans laquelle le Gouvernement actuel se trouve à les placer. Je représente une population d'agriculteurs et les industries sont plutôt rares chez nous. Il y a bien, par ci par là, en certaines paroisses, des petites industries qui sont nées de l'initiative et de l'esprit de travail de certains particuliers entreprenants, industries qui méritent de vivre et qui méritent aussi tout l'encouragement que le pouvoir fédéral sera en mesure de leur accorder. Cependant, ceux qui sont à la tête de ces industries sont des travailleurs qui ne comptent pas seulement sur les lois et des augmentations de tarif pour faire marcher leurs affaires, mais aussi et surtout sur leur initiative personnelle et l'esprit de travail des ouvriers qu'ils emploient.

Quant aux cultivateurs,—et c'est la masse chez nous,—ils se sont sentis et se ressentent encore de la crise terrible qui a suivi la guerre. Ils ont besoin de protection, ceux-là, mais d'une protection qui, tout en les favorisant, ne nuira en aucune façon aux autres classes de la société. A mon point de vue, la meilleure protection que l'administration actuelle pouvait accorder à la classe des agriculteurs c'était bien de leur ouvrir des marchés pour écouler plus facilement leurs produits. Nos agriculteurs ne craignent pas la concurrence et ils préféreront toujours avoir des marchés pour écouler leurs produits plutôt que de les garder chez eux afin de ne pas avoir de concurrence.

Lors de la dernière campagne électorale, j'avais l'avantage d'assister à un grand ralliement du parti conservateur,—si c'est un avantage,—et à mon grand amusement j'écoutais des orateurs distingués prétendre, avec de grands éclats de voix et des gestes magnifiques, les bras tendus comme des crucifiés et les yeux au firmament, qu'il faisait noir dans toutes nos familles de cultivateurs, même que le pain se faisait très rare et que ceux qui ne voulaient pas mourir de faim n'avaient qu'une alternative: clouer des planches aux fenêtres de leurs maisons et prendre le chemin de l'exil, exil représenté par les Etats-Unis. Et c'était le parti libéral qui était tenu responsable de cet état de choses. Le résultat de l'élection a prouvé que nos bons cultivateurs sont assez intelligents pour juger par eux-mêmes de leur situation et se rient des faiseurs de tableaux noirs, tout comme les citoyens de la province de Québec se sont moqués de M. Patenaude

En tout cas, la situation des cultivateurs dans mon comté, et j'ai lieu de croire que c'est la même chose ailleurs, s'est améliorée sensiblement depuis quelques années. Et ma prétention est à l'effet que la sage administration du gouvernement libéral depuis cinq ans y est pour beaucoup. C'est à se demander, même, si la Providence n'est pas du côté du parti libéral, puisque chaque fois que celui-ci prend et détient le pouvoir la situation s'améliore et la prospérité apparaît, tandis que les faits sont là pour démontrer que ces effets se produisent en sens inverse quand l'administration passe au parti conservateur. Je ne voudrais pas être taxé de "partisannerie" outrée en dépeignant la situation avec autant de franchise, mais j'ai l'habitude de dire ce que je pense et je ne voudrais pas perdre cette habitude en Chambre. D'ailleurs, les faits sont à l'appui de mon assertion et, en enlevant les bandeaux rouges ou bleus qui nous couvrent les yeux, il faut admettre que ces faits sont vrais. En tout cas, les électeurs que j'ai eu le plaisir de rencontrer depuis l'ouverture de la session sont contents de l'administration actuelle et félicitent le parti libéral d'avoir gardé les rênes de l'administration pour conduire le pays à la prospérité. Et depuis que l'honorable ministre des Finances a soumis son budget à l'attention du pays, le public s'est réjoui; et mes électeurs ont fait comme les autres, ils ont exprimé leur grand contentement pour toutes les bonnes nouvelles financières contenues dans le discours sur le budget.

Le Gouvernement mérite certainement des félicitations chaleureuses pour le beau travail qu'il a accompli et pour les résultats merveilleux qu'il a obtenus. Après cinq années d'administration, après avoir pris les affaires du pays dans le marasme et la désorganisation complète à la suite de la guerre, et malgré la crise aiguë qui se fait sentir depuis plusieurs années, l'administration annonce au pays qu'elle a réussi à boucler son budget par un surplus assez considérable et qu'en plus de cela elle a décidé d'alléger les épaules du contribuable canadien du lourd fardeau de $25,000,000 de taxes. Je comprends que l'on ne peut pas arrêter le jeu de la politique, mais il faut tout de même prendre les faits tels qu'ils sont et appeler les choses par leur nom. Pour ma part, et je crois exprimer en cela les sentiments d'une très grande majorité de mes électeurs, le Gouvernement actuel mérite des félicitations pour toutes les bonnes mesures qu'il a proposées à notre attention. Je me fais un devoir de lui décerner les miennes.

Depuis l'ouverture de la session, c'est devenu un fait essentiel que de parler chaque jour des droits des provinces maritimes, des droits des provinces de l'Ouest, comme d'ailleurs des autres provinces. Vous nous rendrez le témoignage, monsieur le président, que nous ne vous avons pas ennuyé avec la question des droits de la province de Québec. Je ne voudrais pas réveiller toute cette histoire des droits des provinces et si je souligne ce fait c'est pour avoir le plaisir de vous dire que, personnellement, je suis en faveur d'accorder à chaque province, comme aux représentants de chaque comté, le plus de justice possible, sans parti pris et sans faveur, mais avec fermeté. Je comprends que des besoins se font sentir dans toutes les circonscriptions électorales et je ne vous apprendrai rien de nouveau en vous disant que le comté de Lotbinière a lui aussi ses besoins. Il est tout particulièrement une question qui intéresse mon comté et les comtés voisins de la rive sud.

Depuis 1922, des démarches ont été faites par mon prédécesseur en cette Chambre à l'effet d'obtenir une voie carrossable sur le pont de Québec. Un rapport détaillé a dû être soumis à l'honorable ministre des Chemins de fer touchant cette question. Je prends la liberté de porter à votre attention le fait suivant: Les conseils de comté de Lotbinière et Lévis, les conseils municipaux de presque toutes les paroisses de mon comté ont adopté des résolutions qu'ils ont transmises au département des chemins de fer et canaux, demandant la construction d'une voie carrossable sur le pont de Québec. Vu l'augmentation considérable des visiteurs, chaque été, dans cette partie de la province, et vu le trafic très considérable, également, des citoyens de mon comté et des comtés voisins avec la ville de Québec, cette voie carrossable sur le pont de Québec est devenue une nécessité. Et le gouvernement actuel recevrait certainement toutes les bénédictions possibles des électeurs de Lotbinière s'il entreprenait prochainement cette amélioration. Je vous disais tout à l'heure que cette amélioration est devenue une nécessité; je dois ajouter qu'il a été démontré après enquête que le projet est très réalisable. Les ingénieurs des chemins de fer nationaux sont d'opinion, si je suis bien renseigné, qu'il y a sur le milieu du pont un espace suffisant pour pareille voie carrossable et que les approches et le pavé du pont peuvent être arrangés de manière à ce qu'il n'y ait aucune obstruction à l'usage du pont par les chemins de fer. Vous savez que, depuis quelques années, le vent est aux commissions, et, si la chose m'était permise, je reprendrais la suggestion qui a déjà été faite d'instituer une commission, que l'on pourrait appeler "la commission de la voie carrossable sur le pont de Québec", qui aurait le pouvoir de con-

duire à sa pleine réalisation le projet que je soumets devant cette Chambre. L'on prétendra peut-être, en certains milieux, que dans une période où le Gouvernement cherche à rétablir l'équilibre financier il ne serait pas raisonnable d'entreprendre des travaux de cette nature, qui pourraient occasionner une dépense considérable. A cela, je répondrai: la dépense d'un demi-million de piastres que la réalisation de ce projet pourrait occasionner peut facilement être supportée à l'heure actuelle par le pays. Je dirai plus: je suis d'opinion que le gouvernement fédéral pourrait facilement s'entendre avec la législature provinciale de Québec et le conseil municipal de la cité de Québec pour partager avec ces deux corps publics la dépense qui serait faite.

Je soumets respectueusement ces faits à la considération du Gouvernement et j'ai lieu de croire qu'il saura y donner sa meilleure attention. Cette question ne peut pas être considérée comme une question politique, ni comme une question de patronage; c'est plutôt une question d'intérêt public et d'utilité publique, et je crois que si ce projet se réalisait personne n'aurait à s'en plaindre—tout le monde serait content.

Avant de terminer, monsieur le président, je tiens à féliciter l'honorable député de l'Assomption-Montcalm (M. Séguin) du beau geste qu'il a fait la semaine dernière en réclamant le timbre bilingue pour l'affranchissement des lettres. Je concours absolument dans ses idées et suis très heureux de constater qu'il y a encore dans cette Chambre des gens bien pensants qui veulent garder à la province de Québec et à ses habitants canadiens français la plénitude de leurs droits. Il est à espérer, monsieur le président, que l'on se rappellera toujours, dans toutes les mesures que l'on soumettra à cette Chambre, comme aussi dans les différents départements de l'administration du pays, qu'il y a dans la province de Québec des citoyens canadiens français qui ont leurs droits tout comme les citoyens des provinces maritimes, des provinces de l'Ouest et des autres provinces, et que ces citoyens sont bien consentants à reconnaître les droits des autres parties du pays, à la condition toutefois que l'on n'abuse pas de leur générosité et que l'on se souvienne en toute circonstance qu'ils sont ici des pionniers respectueux du droit d'autrui mais jaloux de leur liberté.

M. H. A. STEWART (Leeds): Monsieur l'Orateur, à cette étape du débat sur le budget, il convient que les discours soient aussi courts et aussi au point que possible. Je me propose donc de prendre quelques minutes du temps de la Chambre pour discuter certaines questions que soulève le budget. L'honorable député (M. Verville) qui vient de reprendre son siège me pardonnera si je ne le suis pas de près. Il me faudra attendre la traduction de son discours, mais je lui dirai que je vais le lire avec soin. Son discours n'avait pas l'air de celui d'un libre-échangiste et je vais supposer qu'à l'exemple d'un grand nombre des représentants de sa province, il est protectionniste et, conséquemment, nous devons partager un peu les mêmes idées et je n'aurais pas à reprendre beaucoup dans son discours.

On a décrit ce budget de différentes façons. On a dit que c'était un budget populaire. C'est sans doute ce qu'il devrait être, mais en général la popularité ne dure pas longtemps surtout en politique et ce budget n'est pas, je pense, aussi populaire qu'il l'était le jour où il fut soumis à la Chambre. On l'a aussi appelé le budget du peuple. Je me rappelle qu'un honorable membre de cette Chambre a appelé un autre budget, si je ne me trompe c'était le premier exposé budgétaire du présent ministre des Finances (M. Robb), un budget de jongleur. C'était parce que les chiffres étaient difficiles à comprendre et à analyser et qu'ils ne dévoilaient peut-être pas clairement l'état réel des affaires. A mon sens, cette expression peignait bien le budget en question. L'exposé budgétaire à l'étude, à mon avis, manque de sincérité et de logique. Je dis qu'il n'est pas sincère à cause de la façon dont on a annoncé et expliqué le dégrèvement des impôts. On se félicite fort de cette réduction des taxes et nous sommes toujours heureux d'un événement de ce genre. Mais, monsieur l'Orateur, il aurait été juste et convenable que le ministre des Finances notât que plusieurs des impôts dégrevés par le Gouvernement avaient d'abord été imposés, ou augmentés par lui.

La diminution de l'impôt sur le revenu est accueillie avec satisfaction, mais elle vient deux ans trop tard. Depuis deux ou trois ans les membres de notre parti la demandaient en faisant remarquer la différence entre l'impôt perçu aux Etats-Unis et celui perçu au Canada, laquelle était au désavantage du capital et de l'industrie du Canada.

Comme le savent mes honorables collègues, la taxe sur les ventes a été portée de 3 à 6 p. 100 par le Gouvernement qui l'a réduite plus tard à 5 p. 100. Le Gouvernement a augmenté sensiblement la taxe du timbre sur les chèques et il ne l'a pas modifiée. On a créé la taxe du timbre sur les reçus. On l'abolit maintenant et l'on s'en glorifie.

Monsieur l'Orateur, si l'on tient compte de tous ces faits, on ne peut louer beaucoup le Gouvernement du dégrèvement d'impôts qu'il avait lui-même créés ou augmentés.

Je dis que ce budget est inconséquent, parce que le Gouvernement y viole les promesses précises, claires, formelles qu'il a faites avant les dernières élections et, ensuite, dans le discours du trône, où il était déclaré expressément que les modifications du tarif devraient faire l'objet d'une enquête par une commission d'experts avant qu'aucun dégrèvement ne soit effectué. La réduction de l'impôt sur le revenu donne lieu à des conjectures et à des commentaires concernant l'attitude de nos amis progressistes. Au cours de la dernière législature, ils se déclaraient énergiquement en faveur de cet impôt et s'opposaient fortement à son dégrèvement. Au cours de la présente discussion, nous n'avons entendu aucun membre de ce groupe critiquer la réduction de cet impôt et nous nous demandons pourquoi. Nous nous demandons si l'on a fait un marché et si ces députés se sont abstenus de critiquer cet aspect du budget à cause des concessions qu'on leur fait en réduisant les droits de douane imposés sur les automobiles. Cela donne lieu à des conjectures et à des suppositions assez justes. On nous fournira peut-être des explications de ce fait, avant la fin du débat.

Bien qu'on ait réduit les impôts dans ce budget, on n'a pas apporté de soulagement considérable au commerce ni d'encouragement véritable à l'industrie. Ce dont on a absolument besoin, c'est une réduction considérable de la taxe sur les ventes et des surtaxes sur le revenu afin que les capitaux puissent être employés à l'expansion des entreprises industrielles et aux projets de développement national. Il est aussi nécessaire de reviser le tarif de façon à mettre fin à la ruineuse concurrence que font les Américains aux produits agricoles et manufacturés du Canada, à assurer une plus grande sécurité aux industries qui souffrent de la préférence britannique et à arrêter le flot des importations d'articles fabriqués par les ouvriers peu rémunérés de certains pays européens.

Le fait est que le surcroît de taxes imposées au capital et à l'industrie du Canada, comparativement aux impôts américains, équivaut presque à des droits protectionnistes imposés dans l'intérêt de l'industrie domestique, tandis que les produits du Canada sont exclus des Etats-Unis par un tarif impitoyable envers les agriculteurs et les manufacturiers canadiens. Il est même douteux que nos lourdes surtaxes produisent autant de recettes qu'on en percevrait au moyen d'impôts moins élevés. Les taxes destinées à punir le riche font toujours porter un fardeau plus lourd au pauvre. Rien n'est plus dangereux que la pénurie des capitaux dans un pays peu développé et surtout dans un pays situé, comme le nôtre, près d'un voisin riche et puissant, dont les industries sont outillées et les capitaux organisés de façon à disputer la suprématie commerciale à tous les autres pays.

La nouvelle échelle de l'impôt sur le revenu déterminée dans le budget apporte un soulagement nécessaire aux petits contribuables, mais elle n'est pas juste. Malgré tout le bien qu'on pense de ce qu'a fait M. Robb, on doit dire que son exposé budgétaire est moins le "budget du peuple" que le budget des politiciens, destiné à attirer des suffrages au Gouvernement plutôt qu'à donner justice au capital, affermir l'industrie, augmenter la prospérité et accélérer les progrès du pays.

Il y bien des années qu'on discute la politique douanière au Canada; et jusqu'à l'avènement du ministère actuel nous pensions qu'il était reconnu que tous les partis étaient favorables à un régime protecteur modéré. C'est certainement une question qu'il faut régler définitivement le plus tôt possible. Dans cette Chambre nous entendons des voix s'élever pour préconiser le libre-échange et nous entrevoyons le temps où cette question sera franchement posée aux électeurs, sans qu'on y mêle d'autre question, et, monsieur l'Orateur, vienne ce temps, nous, de la gauche n'entrenons aucun doute sur l'issue de cet appel au peuple. Je l'ai dit, plus encore au cours de cette session que durant la dernière législature, bien des voix ont défendu le libre-échange, et il est à souhaiter qu'avant longtemps cette question soit portée devant les électeurs. On ne saurait avoir aucun doute quant à la politique du chef de ce parti et de ses adhérents. Nous préconisons un régime protecteur équitable, modéré, convenable en faveur de l'industrie, de l'agriculture et du travail, et le fait que nous avons prôné cette politique au cours de la dernière législature et que nous avons augmenté de cinquante et un à cent seize le nombre de nos partisans démontre au delà de toute doute que cette politique a eu la faveur d'une grande partie des électeurs. On nous a parlé souvent des conditions qui règnent dans ce qu'on dit être l'Angleterre libre-échangiste, et il nous est particulièrement intéressant de remarquer ce qui s'y passe exactement. J'ai à la main une coupure de journal qui mérite d'être lue; elle est tirée du *Saturday Evening Post* du 17 avril 1926. C'est un périodique américain d'entre les meilleurs, et sa colonne éditoriale est plein de vérités fortes et salutaires. On peut, je pense, considérer cet article comme l'expression juste et un indice assez clair de ce qu'est l'opinion indépendante sur ce qui se

passe en Angleterre. Le titre de l'article est: "La protection en Grande-Bretagne"; en voici le texte:

La tendance qui se manifeste petit à petit en faveur d'une politique de protection en Grande-Bretagne est sous certains rapports un des faits les plus remarquables des développements de la politique économique d'après-guerre. C'est sous le masque de la sauvegarde des industries que la protection est entrée en Angleterre, mais elle y est entrée tout de même. Chaque industrie doit exposer sa cause, mais apparemment elle s'adresse à un tribunal bien disposé. Les débats au Parlement et les polémiques dans les journaux sont révélateurs et parfois étonnants. Les protestations des libre-échangiste prennent parfois un ton de virulence extrême. Quand une industrie aussi bien établie que la coutellerie et qui cherche et obtient les avantages d'un tarif protecteur, il est temps de s'arrêter et de réfléchir, car il se passe quelque chose d'étrange.

En prenant comme exemple la coutellerie, on ne peut pas dire que les marchandises perdent du terrain sur les marchés étrangers, mais les marchandises étrangères pénètrent sur le marché domestique. D'une durabilité reconnue moindre que celle des marchandises anglaises, les marchandises étrangères paraissent aussi bien et se vendent à meilleur marché. Le prix élevé de la marchandise britannique provient-il de ce que le rendement est inférieur ou de ce que les exigences du travail organisé sont exorbitantes? Est-ce dû au fait que l'outillage et les méthodes sont surannés? Est-ce la conséquence d'une industrie qui manque de capitaux? Ce sont là toutes les explications qu'on donne et que répudient énergiquement les classes qu'elles visent. Faut-il aussi attribuer ce fait à une main-d'œuvre moins bien rémunérée des pays d'où viennent ces marchandises à bas prix pour nous faire concurrence? Est-ce dû à la monnaie dévalorisée des pays compétiteurs? Faut-il en tenir responsable le plan Dawes? Ou bien encore le paiement des dettes? Voilà encore autant d'autres explications. En définitive un groupe important tient l'étalon d'or responsable de la perte des marchés étrangers et de l'invasion des marchandises étrangères à bas prix sur le marché domestique. Et naturellement, les pays compétiteurs, y compris nous-mêmes, se flattent d'avoir conquis une suprématie économique sur les Anglais.

La nouvelle politique n'est pas en vigueur depuis assez longtemps pour nous permettre de dire ce qui en est. Le temps nous éclairera là-dessus si rien ne vient déranger le cours des événements. Mais on peut s'attendre à une intervention politique. Le parti libéral a été le parti du libre-échange. Le parti libéral s'effrite. Le régime à deux partis va être maintenu en Grande-Bretagne, seulement les deux partis seront le parti conservateur et le parti travailliste. L'aile gauche du parti libéral se ralliera au parti ouvrier et l'aile droite ira rejoindre les conservateurs. Quelques-unes des grandes figures du parti libéral se tiendront à l'écart, fidèles à leur foi politique et continuant à protester. Les deux partis, conservateur et travailliste, s'acheminent vers la protection, mais pour des motifs différents.

M. SPENCER: Où l'honorable député prend-il cette citation?

M. STEWART (Leeds): Je cite le *Saturday Evening Post* du 17 avril 1926. L'article poursuit:

Avec la désagrégation du parti libéral, le libre-échange ne sera plus que de l'histoire ancienne. La doctrine protectionniste va devenir impériale. Il y aura des tarifs de préférence au sein de l'empire avec des droits élevés contre les marchandises du dehors. Il sera étrange de voir l'empire britannique, dont les placements étrangers et la balance du commerce internationale réelle dépendent du libre-échange entreprendre de traiter comme autrefois en qualité de banquier et d'exportateur pour les autres pays trafiquants, tout en imposant des droits à la frontière du Royaume-Uni. Pour le traditionnel parti libéral, ce sera une protection en faveur de vieilles industries plutôt qu'en faveur d'industries qui commencent. Pour les conservateurs, ce sera l'inévitable adaptation à un changement fondamental des conditions dans le monde.

Cet article a de quoi faire méditer les tenants de la protection et ceux du libre-échange. Quelles que soient les opinions que nous ayons sur cette question, m'est avis que nous reconnaîtrons tous qu'il faut, autant que faire se peut, avoir la stabilité douanière; qu'il ne faut pas à tout moment désorganiser les affaires par des modifications radicales, soit en élevant soit en abaissant les droits. Selon moi, c'est là un exposé bien juste qui devrait recueillir l'adhésion unanime.

J'ai sous les yeux une déclaration faite par l'ancien ministre des Finances le très honorable M. Fielding sur cette question. Dans son exposé budgétaire de 1923 en cette Chambre, il disait:

Dans les discussions publiques, m'est avis que l'on ne tient pas suffisamment compte de l'importance qu'il y a d'asseoir le tarif douanier sur des bases stables. Les hommes d'affaires redoutent les dangers que comportent les fréquentes modifications du tarif. Lorsque les modifications que nous proposons maintenant auront été mises en vigueur, notre tarif douanier sera fort modéré; de fait, il sera peut-être aussi bas que possible dans les circonstances actuelles. Nous ne pouvons espérer, cela va sans dire, qu'il donnera satisfaction à tout le monde. Le présent tarif ne rencontrera pas les désirs de ceux qui voudraient voir à tout prix appliquer les principes du libre-échange. D'autre part, il ne rencontrera pas plus les désirs des adeptes du système de protection à outrance.

A cet endroit, le chef de l'opposition a fait l'interruption suivante:

Il s'en faut de peu.

M. Fielding a ajouté:

Exception faite des circonstances extraordinaires que j'ai énumérées tout à l'heure, le pays devrait être satisfait du présent tarif, à mon sens. Il est aussi juste et équitable qu'il soit possible de le faire en tenant compte de toutes les circonstances, tandis que les hommes d'affaires devraient être en mesure de mener à bonne fin leurs différentes entreprises sans la crainte des obstacles qui pourraient résulter de nouvelles modifications.

A la session suivante, malheureusement pour l'industrie canadienne, des dégrèvements marquèrent plusieurs articles du budget. Je parle des droits sur les instruments agricoles et les conséquences en furent fort dommageables aux industries connexes. Il est vrai que les industries plus considérables...

L'hon. J. H. KING: A quelle catégorie et à quel groupe de gens la réduction a-t-elle été nuisible?

M. STEWART (Leeds): Aux usines plus petites qui fournissent les pièces aux fabricants d'instruments agricoles. J'attire l'attention de mon honorable ami sur l'exode continuel des ouvriers canadiens aux Etats-Unis. Plusieurs ouvriers que je connais sont partis, parce que certaines usines n'ont pu continuer la fabrication et leur fournir un emploi.

L'hon. J. H. KING: Mon honorable ami n'ignore pas que c'est durant l'année 1923-1924 que 200,000 personnes ont quitté le Canada, apparemment pour les Etats-Unis. Depuis les remaniements du tarif douanier en 1924, les statistiques de 1925 attestent que l'émigration a diminué de moitié, indice que les remaniements du tarif n'ont rien à faire avec l'exode.

M. STEWART (Leeds): Je me demande combien de temps, au sens de mon honorable ami, le Canada peut résister à un exode pareil à celui qui se produit depuis quelques années.

L'hon. J. H. KING: Il dure depuis des années.

M. STEWART (Leeds): Il finira par tarir. L'émigration diminuera fatalement.

L'hon. J. H. KING: L'exode existait avant les remaniements du tarif en 1924.

M. STEWART (Leeds): Et il se continue depuis les modifications du tarif.

L'hon. J. H. KING: A une moindre allure.

M. STEWART (Leeds): L'exode, dis-je, ne saurait continuer à être aussi considérable, chaque année. De cinq à six cent mille personnes ont émigré et d'autres s'en vont par suite des récents remaniements du tarif et des remaniements qui s'annoncent. Mon honorable ami reconnaîtra avec moi ce que je m'efforce d'établir, qu'il nous faut un tarif raisonnablement stable au pays. Je n'aime pas les citations démesurées, mais pour le bénéfice du ministre des Travaux publics je lirai cet article paru dans le *Globe* de Toronto, samedi, le 1er mai de cette année, touchant la stabilité du tarif:

S'exprimant explicitement, comme toujours, M. Beatty, président du Pacifique-Canadien, a déclaré aux membres de l'Association des quotidiens canadiens, jeudi soir, que la chose nécessaire entre toutes au pays, c'est la stabilité du tarif. C'est une assertion à laquelle souscriront tous les hommes d'affaires, que leur préférence aille à une protection élevée ou modique. Comme le dit M. Beatty, c'est une question de bon sens, non de politique.

Le commerce est devenu si compliqué, ses éléments constitutifs s'agencent si délicatement ensemble, qu'il est fort impressionnable et très sensible à de légères variations du tarif. Dans un établissement bien administré, il est essentiel que les frais des divers services aient un rapport fixe les uns avec les autres et avec le produit achevé, tandis que la perfection du rendement exige le minimum de déperdition de forces dans les dépenses de tout genre et de déchet dans toute denrée utilisée. Il est manifeste que dans ces conditions il faut un peu de temps pour fixer les frais moyens du bon fonctionnement ininterrompu de l'organisme, tant du matériel que du personnel, et que l'incertitude touchant l'obtention et le maintien de ces conditions rend la vie d'un établissement fort précaire.

Le tarif n'est pas la seule cause de perturbation, mais tant qu'une fabrique sait dans quelle mesure les droits entrent dans les frais de la matière première, c'est autant d'acquis dans le sens de la stabilité. Elle peut s'aventurer à faire des achats d'après cette connaissance, longtemps d'avance, si c'est désirable. Donc, le président Beatty a déclaré que s'il rencontrait un tenant d'un tarif élevé et un tenant d'un tarif bas, il leur dirait: "Messieurs, concluez une entente entre vous, mais concluez-en une et faites qu'elle soit raisonnablement durable." Il a ajouté le commentaire significatif que voici, c'est que d'importantes compagnies anglaises et américaines fabriquant divers produits songent à faire des placements au pays, mais ne le feront pas avant de savoir ce que notre tarif sera pour une période raisonnable.

Les remaniements périodiques du tarif ont un effet dissolvant sur les affaires. Quand des changements s'imposent, ils ne devraient s'effectuer qu'après une étude attentive, rationnelle, compte tenu des besoins du pays au point de vue fiscal, mais le plus rarement possible.

Voilà ce que je m'efforce de prouver, et je voudrais que le ministre des Travaux publics l'examinât ainsi que les assertions faites dans un journal ami du Gouvernement.

Cela m'amène aux droits sur les automobiles et aux dégrèvements proposés dans ce budget. Ce n'est pas la première fois qu'il est question dans cette Chambre de diminuer les droits sur les automobiles. Au cours de la session de 1925, le ministre des Finances (l'hon. M. Robb) a traité le sujet et j'invite les honorables députés a relire ce qu'il disait alors; ils verront qu'il pensait autrement. Page 1179 des *Débats* de 1925, se trouvent ses paroles à propos des placements américains en Canada.

Il semblerait, s'il n'a pas fait erreur ce soir, que les placements de fonds américains ont augmenté depuis. Je n'insiste pas sur ce détail, mais je dirai à mon honorable ami que quelle que soit la provenance du capital, cette industrie fournit du travail aux ouvriers canadiens. La fabrication canadienne de l'automobile et de ses accessoires comprend 78 établissements qui emploient des ouvriers canadiens et contribuent considérablement aux revenus de la trésorerie.

Mon honorable ami a cité des prix pour montrer la différence dans le coût d'un automobile de modèle semblable aux Etats-Unis et au Canada. Je sais qu'il y a une certaine différence, mais elle s'explique en partie. L'honorable député se rappellera que nous imposons une taxe de vente de 5 p. 100 et une taxe somptuaire, de 5 p. 100 aussi, sur les automobiles d'un prix inférieur à $1,200, tandis que sur les voitures dont le prix dépasse $1,200, l'impôt somptuaire est de 10 p. 100. Je rappelle cela pour montrer à mon honorable ami que même si ces chiffres sont exacts la différence dans le droit n'explique pas la différence dans les prix respectifs. J'accorde à mon honorable ami que dans plusieurs régions du Canada l'automobile est devenu nécessaire. Mais cela n'est pas toujours le cas, car je connais bien des gens qui, d'après moi, seraient mieux de n'en pas avoir.

Comme le faisait si bien remarquer mon honorable ami, nous avons au Canada un nombre considérable d'automobiles. J'oublie les chiffres qu'il a cités, mais les données dont je dispose en fixent le nombre à 513,812. Des propriétaires de ces automobiles, les provinces retirent en impôts la somme de $9,290,900.82. . . . Le fait est que l'automobile a forcé les différentes provinces du Canada à consacrer des millions à l'amélioration des routes, sans compter les sommes que demande l'entretien de ces dernières. Je prétends que l'automobile convient très bien comme source d'impôts.

Ainsi parlait le ministre des Finances en 1925; il ne paraissait pas alors être d'avis de diminuer les droits sur les automobiles.

M. BOUCHARD: Advenant le cas où le parti de mon honorable ami reprendrait la direction des affaires, proposerait-il le relèvement des droits sur les automobiles?

M. STEWART (Leeds): Si mon parti reprend le pouvoir bientôt, comme je le crois, il fera honneur à sa parole. Ce que nous reprochons à ce Gouvernement, c'est de manquer à la sienne. Il a déclaré à la population canadienne qu'aucune modification ne serait faite dans les droits de douane avant une enquête complète; et voilà précisément ce que l'on eût dû faire à propos de l'industrie en discussion. C'est aussi la politique énoncée par mon très honorable chef (M. Meighen), dans une résolution qu'il a présentée en juin dernier, celle que nous suivrons en reprenant la direction des affaires.

Quant au prix des automobiles, je conviens qu'il doit être aussi bas que possible, mais le Gouvernement avait un autre moyen très sûr de déterminer une baisse sans porter atteinte à l'industrie: c'était d'abolir le droit d'accise de 5 p. 100 et la taxe de vente sur les voitures de $1,200 ou moins. Le prix d'une voiture de $1,200 se trouvait ainsi diminué de $120, donc bien plus que par cette diminution projetée des droits de douane. L'abolition de ces deux taxes poussait la diminution jusqu'à $200 pour une voiture de $2,000. Cela fait, ayant déterminé une diminution de prix, le Gouvernement pouvait décréter une enquête complète sur l'industrie principale et ses accessoires afin de s'assurer du degré de protection dont elles bénéficient; en quoi il eût simplement agi conformément à ses promesses électorales renouvelées dans le discours du trône.

Cette diminution est la plus radicale de toute l'histoire du tarif douanier et ses effets porteront loin. Au fait, il est difficile d'en prévenir toute la gravité, étant donné le grand nombre d'industries accessoires qui en dépendent, et le montant des fonds engagés, lequel est vraiment considérable. L'industrie automotive comprend des centaines de fabriques accessoires employées aux divers façonnements de la matière première jusqu'à la voiture finie et représente un placement de cent millions et au delà, ainsi qu'une main-d'œuvre nombreuse. D'où l'étendue de l'incertitude créée par cette proposition radicale du budget, qui menace le progrès industriel du pays. Quel que soit le sort des fabriques établies en Canada à la faveur de la protection douanière qui disparaît maintenant,—et quelques-unes devront peut-être cesser leurs opérations en conséquence des importations des Etats-Unis, il n'est pas douteux que l'expansion des fabriques actuelles et l'établissement de nouvelles industries américaines en Canada ne souffrent très sérieusement de ce qui arrive. On ne peut se rendre compte des ramifications de l'industrie de l'automobile que lorsque l'on songe à la quantité des matériaux achetés par les manufacturiers. On évalue à 50 millions de dollars les pièces vendues l'an dernier aux fabricants d'automobiles. Nous avons donc, comme je l'ai dit, une sérieuse réduction du tarif, faite sans enquête ou sans étude suffisante, et en violation des promesses du Gouvernement.

Une très nombreuse délégation ayant obtenu une entrevue avec le premier ministre et les autres membres du cabinet au sujet de la réduction projetée le premier ministre a déclaré que son ministère ne se laisserait pas tant influencer par le nombre des délégués que par leurs arguments. Apparemment, la voix de trois mille citoyens, tous de la même opinion, a eu moins de poids à ses yeux que celle de quelques membres de la Chambre qui paraissaient avoir eu une influence remarquable sur lui. Il est incontestable que ce dégrèvement du tarif, en dépit de la promesse du Gouvernement qu'il y aurait une enquête, et malgré la déclaration analogue contenue dans le discours du trône, n'est ni plus ni moins qu'un expédient politique et ne peut être excusé par aucune autre raison.

Je désire insérer au hansard une résolution adoptée par le conseil municipal de Gananoque. Il n'y a aucune manufacture d'automobiles dans cette ville, mais il s'y trouve plusieurs usines qui fabriquent les pièces requises par cette industrie. Cette résolution montre jusqu'où iront les effets de la réduction projetée. La résolution a été adoptée le 20 avril 1926, et elle m'a été adressée dans une lettre signée par le greffier de la ville, M. J. H. Sampson. Voici:

Le conseil municipal de la ville de Gananoque m'a donné instruction de vous adresser le texte de la résolution suivante adoptée à sa séance d'hier soir:

Que le conseil de ville de Gananoque regarde avec regret et une vive anxiété la menace d'un tort sérieux à l'industrie de l'automobile au Canada comme résultat de la décision du gouvernement fédéral de réduire les droits d'importation sur les automobiles, et qui, vu que la prospérité des industries de cette ville dépend tellement de celle de l'industrie de l'automobile au Canada, de même que la prospérité de la ville en géné-

ral est basée sur le travail de ses manufactures, nous nous croyons justifiés de présenter cette motion de protestation formelle contre la conduite que le Gouvernement a jugé à propos de suivre. Il nous semble évident que la vie industrielle de Gananoque est gravement menacée par le budget maintenant devant la Chambre des communes, et, par conséquent, nous présentons cette protestation en croyant qu'elle recevra toute la considération qu'elle mérite. Nous proposons de plus qu'une copie soit envoyée au premier ministre le très honorable W. L. Mackenzie King, à l'honorable J. A. Robb, et à notre représentant à la Chambre des communes, M. Hugh Alexander Stewart, c.r.

Comme je l'ai dit, cela montre quel sera l'effet considérable de la réduction du tarif. Cette délégation a, il me semble, invoqué un argument irréfutable touchant cette réduction. Elle a fait allusion au paragraphe du discours du trône qui traite des modifications des droits, et elle a demandé une enquête complète avant de mettre le dégrèvement en vigueur. Telle est l'attitude des manufacturiers et de leurs employés. J'ignore moi-même si le droit est trop élevé ou trop bas, si la réduction proposée est raisonnable ou non. Je prétends tout simplement que le Gouvernement aurait dû ordonner une enquête complète et impartiale que justifie une conduite si pleine de conséquences. Cette manière d'agir de la part du ministère me paraît être une violation de promesse. Outre que le Gouvernement ne fait pas honneur à ses engagements, il manque à son devoir à l'égard des industriels et les ouvriers canadiens. Le plus bel éloge que l'on puisse faire de quelqu'un est de dire que sa parole est sacrée, et le meilleur que l'on pût adresser au ministère serait de reconnaître qu'il s'acquitte de ses fonctions et qu'il remplit ses promesses avec honnêteté, sincérité et sans crainte. Mais, même ses plus zélés partisans ne peuvent avoir cette opinion du Gouvernement. Il est plus juste de penser qu'il suffit que le cabinet nous promette quelque chose pour que nous soyons sûr qu'il faillira à sa parole. Il nous a garanti la stabilité du tarif, mais il ne nous offre qu'une politique de rafistolage, au point que les amis du ministère ont dû protester à la Chambre et que cette industrie ne peut plus prospérer, a perdu confiance et que nos compatroites sont forcés d'émigrer aux Etats-Unis.

Par la voix de son chef, le Gouvernement nous a promis à Richmond-Hill que, vu les difficultés survenues durant la dernière législature, il ne tenterait pas d'administrer la chose publique à moins d'être mieux appuyé que dans le passé. Bien que les dernières élections aient eu pour résultat la défaite du premier ministre et de tous ses ministres de l'Ontario, nous constatons que le Gouvernement se cramponne au pouvoir en violation de la promesse solenelle qu'il a faite au peuple dans cette circonstance. Une autre promesse solennelle a été faite ici dans le discours du trône—une promesse claire, définitive et formelle en ce qui regarde les remaniements à apporter au tarif douanier. La Chambre connaît bien l'engagement pris à cet égard par le Gouvernement, mais il est bon de le répéter encore une fois. Voici:

Ils croient qu'afin de développer nos industries rien ne doit être négligé pour faire disparaître l'élément d'incertitude dans les amendements du tarif; que ceux-ci ne devraient être faits qu'après un examen sérieux de leur portée sur les industries naturelles ou manufacturières, et que toute demande d'augmentation ou de réduction devrait être soumise à une enquête puis faire l'objet d'un rapport préparé par un bureau possédant les qualifications requises et les pouvoirs d'aviser le ministère. Une commission consultative du tarif sera donc nommée bientôt. Elle devra faire une étude scientifique du tarif douanier, des revenus qui en découlent et de l'effet qu'il produit sur l'agriculture et les autres industries.

Si ce passage du discours du trône ne constitue pas un engagement solennel contracté envers le Parlement et toute la population du Canada, je n'ai pas la conception de ce que c'est qu'une promesse. Or, à peine cette promesse est-elle couchée sur le papier, que le Gouvernement manque à sa parole, et réduit les droits d'une façon radicale sur les automobiles au grand détriment de cette importante industrie.

De plus, je trouve à redire contre certaines autres dispositions du budget en discussion. Le tarif douanier devrait être relevé sur plusieurs articles et tout d'abord sur les produits de la ferme. Voilà un article du programme conservateur qui a été clairement posé par notre très honorable chef. J'ai la conviction que les incidents qui se sont déroulés depuis quelques mois autorisent amplement une pareille politique, sans compter qu'ils nous donnent raison d'avoir critiqué le traité de commerce conclu avec l'Australie. Au cours des premiers trois mois de la présente année financière, nous constatons que le Canada a importé des quantités de beurre qui suivent des pays ci-dessous mentionnés:

	Australie Livres	Nouvelle-Zélande Livres	Etats-Unis Livres
Janvier 1926..	473,200	570,185	1,347
Février 1926..	842,520	1,073,232	4,178
Mars 1926..	1,169,504	648,589	40,240
Total..	2,485,224	2,282,006	45,765

Or, ces importations ont pris la place de quantités équivalentes de beurre canadien sur notre marché domestique. Le beurre de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande se vend à Ottawa et dans toutes les autres villes et villages de la province d'Ontario en concurrence avec notre beurre canadien. Nous avons prohibé la fabrication et l'importation de l'oléomargarine; cependant, à quoi cela sert-il si

nous permettons que le beurre de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande prenne la place du nôtre sur le marché domestique? Voilà une situation très grave en ce qui regarde l'industrie laitière au Canada. Le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) peut fort bien prétendre que nos stocks de beurre n'étaient pas suffisants à cette époque, mais il n'en est pas moins établi que nous avons exporté certaines quantités de beurre au cours de ces mêmes mois. J'ai sous les yeux les chiffres de l'office fédéral de la statistique qui font voir, qu'au mois de janvier 1926, nous avons exporté 182,891 livres de beurre; 72,480 livres en février et 119,542 livres en mars, soit un grand total de 374,913 livres au cours de ces trois mois. Il est donc facile de se rendre compte que le beurre d'Australie et de la Nouvelle-Zélande prend la place du nôtre sur le marché domestique, du fait qu'il entre au Canada en acquittant le droit ridiculement bas de 1c. par livre. Et en conséquence de cette situation, nos cultivateurs souffrent une injustice flagrante; voilà pourquoi nous soutenons que notre tarif sur le beurre devrait être relevé au niveau de celui qui est en vigueur aux Etats-Unis. Nous importons chaque année des Etats-Unis des produits de la ferme d'une valeur d'au delà de 100 millions; or, nos cultivateurs sont en mesure de produire toutes ces denrées qu'ils sont forcés d'écouler sur les marchés étrangers.

Il y a encore un autre article sur lequel on devrait imposer des droits, monsieur l'Orateur. J'hésite toutefois à soulever la question, qui a été discutée à fond par l'honorable député de Toronto-Centre-Ouest (M. Hocken) l'autre jour. Je fais allusion aux magazines américains vendus au Canada. A mon humble avis, mon honorable ami (M. Hocken) a fait valoir à l'appui de sa thèse des arguments auxquels il est impossible de répondre. Or, ces importations de magazines des Etats-Unis se continuent depuis plusieurs années au grand détriment des éditeurs canadiens. Et dans cet ordre d'idées, je désire citer un article du *Toronto Saturday Night*, qui expose la question d'une façon bien plus claire que je ne pourrais le faire moi-même. Voici:

> Vingt-cinq millions d'exemplaires de magazines américains se vendent au Canada chaque année. Nombre de ces publications des Etats-Unis ont une plus forte circulation au pays que nos propres journaux. Les grands quotidiens américains envahissent également le Canada sur une vaste échelle. Pour ne citer qu'un exemple, l'un des grands journaux "tablettes" publié à New-York, a une circulation hebdomadaire de quelque 50,000 numéros, à Montréal, et peut-être de 25,000 numéros à Toronto. D'autre part, des journaux américains comme le *New York Times*, ont une circulation d'environ un million de numéros par année au Canada.
>
> Lentement mais sûrement les publications canadiennes sont acculées au mur, et la situation empire chaque jour. Les revues américaines sont fournies presque gratuitement aux lecteurs canadiens vue que les dépenses sont payées par les annonceurs des Etats-Unis. Il faut croire que ces derniers sont remboursés par la vente aux Canadiens de produits américains.
>
> Telle publication hebdomadaire des Etats-Unis qui fait actuellement une campagne intense pour relever son tirage se vend à raison de $2 par année, somme sur laquelle le solliciteur garde $1.80. Le papier blanc de cette publication ne pourrait pas être acheté sur le marché ordinaire à moins de 10c. l'exemplaire sans parler des dollars dépensés d'une manière ou de l'autre pour la préparation complète de la revenue avant qu'elle arrive entre les mains du lecteur. Et nos facteurs sont courbaturés à force de porter ces charges.
>
> Nous servons simplement de dépotoir pour la surproduction des Etats-Unis, mais, malheureusement, la clause antidumping de la loi des douanes ne protège pas le publiciste canadien. De tous les fabricants, c'est le seul qui paye les frais.
>
> Cette manière d'agir ne peut avoir qu'une fin: l'extinction ultime de la littérature canadienne. Au cours des dernières années les imprimeurs, pressiers et écrivains canadiens ont formé une procession sans fin vers la frontière américaine. Tous se dirigent vers l'endroit où les occasions sont meilleures, ou bien ils y vont de toute nécessité, parce qu'ils n'ont plus de travail.

Et ainsi de suite. On ne saurait trop estimer la valeur de la presse canadienne pour former l'opinion publique canadienne et, si l'esprit national du pays doit survivre, nous devons nous occuper d'avoir une presse exprimant des idéals canadiens et ne présentant pas continuellement au peuple les idéals de nos voisins du sud. Si grands qu'ils puissent être au point de vue des Américains, ce ne sont pas les nôtres. De plus il est vrai, sans aucun doute, que nos marchands perdent un volume considérable d'affaires tous les ans à cause des annonces attrayantes qui sont présentées au public dans les milliers de publications américaines vendues ici de semaine en semaine. Je ne vois rien de mieux dans l'intérêt du peuple canadien tout entier que d'imposer un droit élevé sur ces magazines.

M. FORKE: Je tiens à faire observer à l'honorable député qu'il n'y a pas bien longtemps, il annonçait le *Saturday Evening Post*.

M. STEWART (Leeds): Je ne condamne pas le *Saturday Evening Post*.

M. FORKE: L'honorable député lui faisait de la réclame à la Chambre des communes.

M. STEWART (Leeds): Et je n'en ai nullement honte; je faisais l'éloge d'un commentaire de la rédaction. Cela semble ne pas plaire à mon honorable ami libre-échangiste, mais je prétends qu'il est injuste que le *Saturday Evening Post* ou tout autre magazine entre au Canada en-dessous du prix coûtant.

M. FORKE: De toutes les publications c'est certainement celle qui pèche le plus au sujet des annonces.

M. STEWART (Leeds): Si c'est vrai, ce sera aussi la publication la plus frappée quand on acceptera mon conseil. Bien que beaucoup de ses articles de rédaction soient attrayants et sages, les annonces causent du tort au peuple et aux marchands canadiens, et j'espère sincèrement que le Gouvernement étudiera la possibilité d'imposer un droit comme celui dont j'ai parlé, sur les annonces offertes par ces publications.

Cela termine, je pense, ce que je devais dire au sujet du budget et je vais maintenant m'occuper de l'amendement présenté par l'honorable député de Fort-William (M. Manion). Une chose qui m'a frappé au cours du présent débat, c'est la façon étudiée avec laquelle les honorables députés de la droite ont évité de parler de cet amendement qui se lit comme suit:

Au cours de la dernière campagne électorale, le premier ministre et certains de ses collègues ont promis qu'il ne se ferait pas de nouveaux changements dans le tarif sans que les industries intéressées aient l'occasion d'être entendues devant une commission consultative.

Que le Gouvernement a officiellement inséré cette promesse dans le discours du trône de la session actuelle en se servant des termes suivants:

"Les changements au tarif ne devraient être faits qu'après un examen sérieux de leur portée sur les industries naturelles ou manufacturières et que toute demande d'augmentation ou de réduction devrait être soumise à une enquête puis faire l'objet d'un rapport préparé par un bureau possédant les qualifications requises et les pouvoirs d'aviser le ministère. Une commission consultative du tarif sera donc nommée bientôt."

Que cette commission consultative a conséquemment été nommée.

Et cette Chambre regrette que dans le cas des changements d'une grande portée annoncés dans le discours du budget cette promesse n'a pas été remplie.

Cet amendement insiste sur les engagements pris par le Gouvernement de s'occuper de la question du tarif d'une façon particulière et il fait observer que le Gouvernement a négligé ses promesses comme il a violé les dispositions du discours du trône préparées par lui-même. A mon sens, on ne saurait répondre à l'amendement et c'est probablement pour cela que les députés de la droite ont oublié de s'en occuper. C'est une mise en accusation à laquelle on n'a pas répondu et à laquelle on ne peut répondre. L'engagement est là, la promesse du Gouvernement. La violation est flagrante, vient du Gouvernement lui-même et il m'est impossible de comprendre comment un député qui désire insister sur la nécessité d'être franc et sincère dans la vie publique peut voter contre cet amendement.

Je me prononcerai contre le budget, monsieur l'Orateur, parce que c'est une violation de la parole donnée, une violation de contrat, une violation du devoir. En l'adoptant on détruirait davantage la confiance que le peuple du Canada met dans l'industrie et le capital, parce qu'il découragera le placement de capitaux et la fondation de nouvelles industries au Canada et qu'il encouragera l'exode de notre peuple vers les Etats-Unis.

Je voterai pour l'amendement parce qu'il souligne la nécessité d'une bonne et prudente méthode, en matière de tarif, pour les besoins de l'agriculture, de l'industrie et du travail, parce qu'il condamne la trahison, les expédients politiques, la mauvaise foi et parce qu'il affirme l'importance de la sincérité et de l'intégrité de la part des hommes publics et des gouvernements.

M. W. J. LOVIE (Macdonald): Notre honorable collègue qui vient de reprendre son siège (M. Stewart) a fait une remarque, il y a un instant, que j'ai notée. Il a dit que le pays ne se développe pas. Ma réponse ne prendra pas la forme d'un plaidoyer en faveur de tel ou tel parti: j'opposerai à ces arguments un article publié en mai dernier par la revue *Canadian Chemistry and Metallurgy*. Cet article, écrit par un expert, a trait à l'industrie de la pulpe et du papier au Canada. Je ne citerai que les passages pouvant servir de réponse à la remarque de mon honorable collègue. Les voici:

Quand on passe en revue les opérations de l'industrie de la pulpe et du papier depuis douze mois, il est presque impossible de ne pas demeurer stupéfait du nombre et de l'ampleur des établissments construits, en voie de construction ou sur le point d'être érigés. Presque de tous les côtés au Canada on entend parler de nouvelles usines et de l'agrandissement des usines existantes, si bien que l'industrie se développe avec une vitesse presque fantastique qu'on ne pouvait prévoir il y a deux ans et qui ne s'est jamais vue dans l'histoire de la papeterie de n'importe quel pays au monde.

Bien entendu, le papier qui se fabrique est en majeure partie du papier à journal. On se rendra compte de l'expansion de cette branche de l'industrie d'après les chiffres publiés récemment par le *Newsprint Service Bureau*. En 1925, on a installé au Canada et à Terre-Neuve dix machines dont le rendement quotidien est fixé à 890 tonnes (les quatre machines de Terre-Neuve ont un rendement de 375 tonnes). On s'attend à ce que dix-huit nouvelles machines d'un rendmeent quotidien de 1,715 tonnes soient installées en 1926, dont une seule à Terre-Neuve. Et ce n'est pas fini, car il est dès maintenant question des machines à installer en 1927 et 1928.

Toutefois il ne faut pas oublier que le rendement de ces machines peut être et sera probablement supérieur au chiffre fixé. Grâce à la concurrence, le prix du papier à journal a diminué de façon appréciable depuis deux ou trois ans, et les usines ont dû améliorer leurs méthodes pour abaisser le prix de revient. De grands progrès ont été faits dans ce sens; l'on a continué et même amélioré le bon travail entrepris il y a environ deux ans et les résultats ont été frappants. L'usine de la Belgo à Shawinigan-Falls, par exemple, qui est supposée fabriquer 390 tonnes par jour a été jusqu'à faire 425 tonnes en 24 heures. En 1919, à l'usine de l'Abitibi à Iroquois-Falls, Ontario, on estimait que 240 tonnes constituaient une bonne journée de travail; récemment les mêmes machines ont donné 295 tonnes. Depuis, on a installé des machines additionnelles et l'on esti-

mait le rendement à 500 tonnes; on a fait jusqu'à 550 tonnes en une journée et la moyenne est environ de 525 tonnes.

Lorsque les membres du parti progressiste ont fait le tour des Provinces maritimes, l'an dernier, nous avons vu à Edmunston sur la rivière Saint-Jean une fabrique de pulpe qu'on était en train de construire du côté canadien en même temps qu'on en construisait une papeterie juste vis-à-vis sur la rive opposée; nous avons conclu que les deux fabriques appartenaient à des Américains; l'idée étant de construire la fabrique de pâte de ce côté-ci de la frontière pour éviter l'embargo et ensuite de pouvoir transporter la pâte de l'autre côté et en faire du papier en territoire américain. L'article dit plus loin:

Chose intéressante, on a pour ainsi dire construit une papeterie canadienne aux Etats-Unis. Les compagnies Fraser avaient une grande fabrique de pâte chimique à Edmunston (N.-B.). Elles pouvaient facilement écouler leur pâte aux Etats-Unis, mais si elles la convertissaient en papier au Canada, elles ne pouvaient faire concurrence aux papiers américains des Etats-Unis, à cause du droit très élevé du tarif américain. Comme leur fabrique de pâte se trouve sur la frontière, elles ont tourné la difficulté en érigeant leur papeterie à Madawaska (Maine), de l'autre côté de la rivière et juste vis-à-vis de leur usine d'Edmunston. A noter dans cet arrangement: la grande conduite double à travers laquelle on pompe la pâte liquide de l'usine sise en territoire canadien jusqu'à la papeterie située du côté américain. La première des deux machines à papier de cette usine a été mises en marche en novembre dernier.

Donc les Canadiens non seulement fabriquent leur propre provision de papier, mais envahissent aussi le marché américain.

Il y a un autre passage de cet article que je voudrais citer, parce qu'il a trait à la convention avec l'Australie, convention contre laquelle les députés progressistes ont voté l'an dernier, pensant qu'elle ne serait pas avantageuse pour le Canada. Elle l'a été et plus qu'on ne le pensait il y a un an. L'article dit:

Quoique la fabrication du papier à journal éclipse toutes les autres branches de cette industrie, il ne faut pas croire qu'on ne fabrique que ce genre de papier. La convention avec l'Australie a déjà rendu plus de services à l'industrie du papier au Canada qu'on n'en attendait. On espère maintenant que les usines canadiennes pourront fournir presque la moitié de la provision de papier à journal de l'Australie; il y a aussi de bonnes commandes de papier à livres et de papier à lettre. La Provincial Paper Company est en train de se créer là-bas de bons débouchés et a décidé d'installer une autre machine dans son usine de Port-Arthur. Une autre entreprise dont la fondation est due à la convention avec l'Australie, c'est la Canadian-Scottish Paper Mills, qui va bâtir sur le littoral du Pacifique une usine pour la préparation des papiers à livres et à lithographier.

A maintes reprises, depuis l'ouverture de la session, nous avons entendu dire dans cette Chambre que pour assurer la prospérité du Canada il faudra un remaniement radical du tarif afin de protéger convenablement notre industrie et ce que l'on appelle la stabilité du régime douanier. D'aucuns ont prétendu que nous devrions avoir des droits très élevés, et certains journaux ont préconisé un tarif brique pour brique à opposer au tarif des Etats-Unis. D'autres sont d'avis que dorénavant la politique qui s'impose pour le Canada est celle de la protection, et que le pays est définitivement astreint au régime protecteur. Depuis quarante ans, monsieur l'Orateur, sous les gouvernements libéraux comme sous les administrations conservatrices, nous avons eu un tarif protecteur au Canada. En 1878, lorsque la question est venue sur le tapis, sir John A. Macdonald proposa un amendement au budget. Je ne donnerai pas le texte de cet amendement, vu qu'il y a juste un an M. McMaster, qui représentait à cette époque la circonscription de Brome, l'a fait consigner au Hansard, mais j'aimerais à citer un passage ou deux du discours de sir John A. Macdonald afin de démontrer qu'il y a plus de quarante ans, le Canada était en butte aux mêmes difficultés que celles dont il souffre aujourd'hui, et qu'après quarante-huit ans d'application de la politique nationale, le Canada n'a pas fait un seul pas dans la voie du progrès. Ses difficultés sont les mêmes, et nous entendons aujourd'hui les mêmes discours, mot pour mot, que l'on prononçait dans la Chambre des communes il y a quarante-huit ans. Que disait sir John A. Macdonald? Voici:

Nous n'avons pas d'établissements manufacturiers au Canada. Nous n'avons pas d'artisans; nos travailleurs ont pris le chemin des Etats-Unis. On les trouve qui travaillent dans les états de l'Ouest, à Pittsburgh, et de fait, dans tous les centres industriels. Ces artisans canadiens ajoutent à la force, au prestige et à la fortune d'une nation étrangère au lieu de contribuer à notre propre expansion. D'autre part, les artisans qui sont en Canada souffrent faute d'emploi. De fait, ces gens ont porté leurs plaintes jusqu'aux nues. N'est-il pas vrai que l'honorable premier ministre est continuellement assiégé, même dans son propre département, et sur la rue, lorsqu'il se rend à son bureau, par des ouvriers sans travail qui ne cessent de répéter: "Nous ne demandons pas l'aumône, nous voulons simplement qu'il nous soit donné de contribuer à notre entretien et à celui de nos familles." N'est-ce pas ce qui se passe aussi à Montréal et à Québec?

Vient ensuite une autre partie de son discours où il est question des provinces Maritimes. Il prédisait que l'inauguration de la politique nationale ramènerait la prospérité Il disait:

Nous verrons s'établir un commerce avantageux, soutenu et solide entre les provinces, ce qui assurera notre indépendance commerciale de l'étranger, et ne nous obligera plus, comme dans le cas du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse autrefois, à nous tourner du côté des Etats-Unis ou vers l'Angleterre pour faire des affaires, mais vers Ontario et Québec. Ces provinces expédieront leurs produits à l'ouest, et recevront en échange ceux de Québec et d'Ontario. C'est ainsi que

cette grande politique, la Politique nationale, que nous, de ce côté-ci de la Chambre, préconisons, deviendrait un fait accompli.

Ces observations, monsieur l'Orateur, se rapprochent sensiblement des discours que nous entendons dans cette Chambre depuis le 7 janvier cette année, et si après quarante ans d'application ininterrompue de la politique nationale le Canada n'est pas florissant, il doit y avoir une raison à cela. Cette raison je pourrais la trouver facilement en prenant une carte du Canada et en l'examinant de près. Je ne veux pas être taxé de déloyauté envers le pays que j'aime ou d'autre chose de ce genre, mais je dois dire que la raison de cet état de choses consiste en ce que vous essayez de faire politiquement ce qui est impossible étant donné la configuration géographique du pays. Le cours naturel du commerce dans le pays est entre le nord et le sud, et par votre politique, vous essayez de faire dévier le commerce...

L'hon. M. EDWARDS: Sur quoi se fonde l'honorable député pour affirmer que le cours naturel du commerce est entre le nord et le sud?

M. LOVIE: Parce que le sud produit certaines choses dont le nord a besoin, et qu'à son tour ce dernier en produit d'autres indispensables au sud. Je ne parle pas du Canada exclusivement, mais de tout le continent. N'allez pas croire que je prêche l'annexion. Je me contente d'examiner la carte du Canada et j'y trouve une des raisons pour lesquelles le Canada ne prospère pas.

L'hon. M. EDWARDS: Est-ce qu'en Canada, la marche naturelle du commerce du blé est du nord au sud, et *vice versa?*

M. LOVIE: Peut-être pas dans le cas du blé, mais nous avons d'autres produits.

L'hon. M. EDWARDS: Prenons les viandes et les produits laitiers.

M. LOVIE: Pour les viandes, les échanges s'effectuent entre le nord et le sud.

L'hon. M. EDWARDS: Nullement.

M. LOVIE: Si.

L'hon. M. EDWARDS: Est-ce que les Etats-Unis ne sont pas un grand pays exportateur de viandes, et le Canada n'en exporte-t-il pas en quantités?

M. LOVIE: Si l'honorable député veut attendre, je vais lui répondre. J'aborderai plus tard la question de l'élevage.

L'hon. M. EDWARDS: J'attendrai avec plaisir.

M. LOVIE: Je me propose d'en venir plus tard à la question de l'élevage en ce qu'elle concerne le Canada et les Etats-Unis. Nous avons entendu parler dans ce pays,—et la chose a fait l'objet de maintes discussions,—de la merveilleuse prospérité des Etats-Unis attribuable à son régime protecteur, et nous admettons tous, sans doute, que les Etats-Unis sont très riches. Nous ignorerons beaucoup de choses concernant les Etats-Unis, si nous ne prenons la peine de nous renseigner. Au cours de cette session et de la précédente j'ai fait des recherches pour m'assurer des conséquences du tarif douanier américain sur l'agriculture. J'ai écrit à ce sujet au président de la Fair Tariff League, qui compte environ deux millions d'adhérents dans tous les Etats-Unis. Je ferai consigner au Hansard les renseignements que j'en ai obtenus. Ces renseignements se rapportent à la culture et à l'élevage. Ils sont contenus dans l'article destiné aux journaux américains, mais dont j'ai eu par avance une copie. Il est conçu ainsi qu'il suit. D'abord le titre:

Le dollar agricole est à 87c.

On parle ici de l'agriculteur américain, non du cultivateur canadien. Voici le texte de l'article:

Les agriculteurs américains devraient être plus prospères. Jamais la demande de leurs produits n'a été aussi grande. Ils exportent à l'étranger une valeur de 2 milliards en denrées agricoles.

La Russie est éliminée comme pays exportateur de denrées alimentaires; elle était notre plus fort concurrent. L'Allemagne produit 20 p. 100 de moins qu'avant la guerre, et les autres nations que la guerre a affectées sont également déficitaires. Cette situation devrait encourager nos agriculteurs à augmenter leurs bénéfices en prévision des années moins favorables qui vont sûrement venir. Au lieu d'accumuler des fonds, nos agriculteurs (aux termes d'un rapport du secrétaire de l'agriculture Wallace) ont perdu en 1920, 3.1 p. 100 sur leur capital; en 1921, ils ont perdu 1.4 p. 100; en 1922, ils ont eu un bénéfice de 1.5 p. 100, et en 1923, un bénéfice de 1.4 p. 100. L'année 1924-1925 n'a guère été plus favorable.

Durant la meilleure année ils ont encaissé un profit de 1½ p. 100 sur leur capital, soit moins du quart du taux d'intérêt qu'ils paient sur leurs hypothèques: 6.7 p. 100. La moyenne de revenus d'un cultivateur comme récompense de son travail personnel a été de $454 en 1922-1923 et de $520 en 1923-1924. Il lui reste moins pour lui qu'il ne paie en gages à son aide, sans compter la nourriture, puisque celui-ci a reçu, en 1922-1923, $501 en gages et $563 en 1923-1924. On peut se figurer ce qui se passe dans son esprit quand il entend mentionner les profits extraordinaires des industriels, les dividendes qui sont distribués et l'énorme augmentation de leurs capitaux.

Nos agriculteurs ont cru que grâce à l'augmentation des droits, ils s'enrichiraient comme font les manufacturiers. Ils savent maintenant à quoi s'en tenir après l'épreuve ridicule du tarif d'urgence de 1921 et de celui qui est en vigueur depuis 1922. Ils savent que le prix de 90 p. 100 de leurs produits est réglé sur le marché libre de Liverpool et sur celui de Hambourg, diminué des frais de transport sur 1,000 milles terrestres et 3,500 milles sur mer. Le cultivateur sait qu'il est obligé d'acheter beaucoup de produits manufacturés en

Europe, dont il doit payer le transport et acquitter les droits d'entrée aux Etats-Unis. Le prix de ses produits exportés en Europe lui est versé moins les frais, et le prix qu'il paie pour ceux qu'il achète est augmenté des frais. Il est la victime du système. Il est généralement protectionniste dans les états du Nord et de l'Ouest, mais il a enfin compris que les droits actuels et ceux de tous les tarifs appliqués depuis la guerre civile n'avaient pas pour but de protéger honnêtement les producteurs américains, mais plutôt de favoriser les exploiteurs. On estime à 5 milliards le surplus de taxes imposées aux consommateurs au delà d'une protection raisonnable et suffisante. La classe agricole, formant le tiers de la population et achetant plus que les autres citoyens, se trouve à perdre un tiers de ce montant des droits. Faut-il être surpris que les agriculteurs réclament l'égalité d'avantages avec les manufacturiers, soit en diminuant les droits sur les objets fabriqués qu'ils achètent, pour mettre à même de se les procurer à meilleures conditions, et de donner au dollar agricole de 87c. une valeur d'achat égale à celle du manufacturier, soit de créer, aux prix de cent millions, un marché extérieur pour le surplus exportable des produits américains, afin de causer la rareté de ces produits aux Etats-Unis et d'élever de 15 p. 100 la valeur des denrées agricoles sur le marché domestique qui ferait aussitôt remonter le dollar du cultivateur à sa valeur au pair? Il faut adopter l'un ou l'autre moyen; car le cultivateur ne travaillera pas pour rien; il ne le doit pas.

Sur la question de savoir ce que les Etats-Unis ont décidé de faire pour créer l'égalité entre l'agriculteur et le fabricant, je rappellerai que le sénat américain est saisi du bill Haugen. L'honorable député de Nelson (M. Bird) disait, il y a deux ans, que si le tarif canadien était relevé et celui des Etats-Unis maintenu tel qu'il est, le cultivateur américain aurait, suivant sa forte expression, *les pieds dans l'auge*, comme les autres exploiteurs du public. Il est évident que les agriculteurs américains vont exiger les avantages que le régime protectionniste accorde aux autres producteurs. Qu'en résultera-t-il? On n'en sait encore rien. Le congrès des Etats-Unis ne pourra se séparer sans avoir adopté quelques mesures à cet effet. Voici ce qu'a écrit M. Tom King, correspondant à Washington:

L'échec du projet Haugen devant la Chambre ne mettra pas fin au mouvement. La Chambre ne peut s'ajourner pour plus de trois jours sans l'assentiment du Sénat, et le bloc agraire du Sénat fait savoir que le congrès ne se séparera pas avant d'avoir donné quelque satisfaction à la classe agricole.

La situation est intéressante à surveiller. Le *Manitoba Free Press* publie la réflexion suivante sous le titre de "Près de la fin":

Ainsi, le tarif devra être mis à point pour l'avantage des cultivateurs. On leur donnera, comme on dit en Canada, une protection adéquate. L'agriculture sera traitée comme toutes les autres industries au moyen de grosses subventions et de l'élévation des prix qu'on arrachera aux consommateurs grâce à la protection douanière qui fermera le marché américain aux produits des autres pays. C'est la suite logique du système protectionniste. Puisque les industriels bénéficient de la protection des lois douanières, pourquoi en exclurait-on les agriculteurs? Pourquoi ne pas légiférer en faveur de l'agriculture comme on le fait pour l'industrie et les chemins de fer?

Mais qui va payer la note?

Voilà le nœud du problème.

Le prix des vivres montera, suivi du niveau des salaires. Le manufacturier va élever ses prix et les compagnies de transport de même. Mais peut-on accumuler ces nouvelles charges sur les épaules du salariat, du manœuvres, de l'homme à revenus fixes?

Ce sont eux, surtout, qui devront porter ce fardeau.

C'est une expérience intéressante que vont faire apparemment les Etats-Unis. Le principe protectionniste en sortira-t-il triomphateur ou vaincu. Si le projet législatif dont le Congrès américain est actuellement saisi,—en supposant son adoption et sa mise en vigueur,—ne redresse pas les injustices du régime existant, mais ne fait que monter la moyenne des prix, ajoutant ainsi au fardeau des classes qui ne peuvent être protégées, qu'en résultera-t-il?

Là est la question.

L'hon. M. EDWARDS: Le bill dont parle l'honorable député a-t-il pour objet de relever le tarif américain sur tous les produits agricoles?

M. LOVIE: L'intention est d'assurer au cultivateur américain dans les marchés de l'univers la valeur de ses produits, plus le tarif. L'excédent sera exporté et vendu et toute perte sera assumée par la nation.

L'hon. M. EDWARDS: Et cette aide va prendre la forme d'un relèvement tarifaire sur tous les produits agricoles importés aux Etats-Unis?

M. LOVIE: Non pas; on a souscrit un fonds destiné à mettre l'agriculteur américain sur le même pied que le manufacturier protégé.

L'hon. M. EDWARDS: Voilà qui ressemble au projet Pattersen en Australie.

M. FORKE: Les deux se ressemblent beaucoup.

M. LOVIE: D'après Tom King le bill devra être adopté par le Congrès, apparemment. Il veut mettre le cultivateur sur le même pied que le fabricant. Comme dit le *Free Press*: "Qu'en résultera-t-il?"

L'article dont je vais citer un extrait a été distribué par tout le territoire des Etats-Unis par l'association dite "Fair Tariff League". Il a pour titre: "Certains faits relatifs au tarif Fordney-McCumber". Il a été rédigé par un groupe d'hommes qui sont absolument opposés au libre-échange: ils sont protectionnistes seulement, comme ils disent, ils tiennent pour une protection équitable, ils condamnent les bénéfices exorbitants. Ecoutez ce que disent des Américains au sujet du tarif Fordney-McCumber:

La loi du tarif Fordney-McCumber (1922) fut adoptée dans l'intérêt d'une classe privilégiée de manufacturiers qui seuls en bénéficient aux dépens de toutes les autres catégories de la population, y compris non seu-

lement ceux qui se livrent à l'agriculture et aux autres grandes industries qui exploitent nos ressources naturelles, mais encore quiconque gagne son pain, quiconque s'adonne au négoce légitime.

Le tarif Fordney-McCumber coûte au public des Etats-Unis pas moins de 4 milliards de dollars tous les ans en prix exorbitants pour tout ce qu'il achète. Sur ce total immense seulement 500 millions sont versés au fisc; les autres $3,500,000,000 grossissent les revenus des manufacturiers privilégiés. C'est-à-dire que les profiteurs encaissent 87c. ½, et le gouvernement 12c. ½.

En d'autres termes la loi du tarif Fordney-McCumber coûte au public américain chaque année autant que toute l'administration du pays.

Non seulement la loi du tarif Fordney-McCumber fait monter le prix de tout objet manufacturé, mais elle ouvre aussi la porte aux profiteurs, d'abord parce qu'elle met obstacle à l'entrée des objets de production rivale, ce qui facilite l'exaction de prix excessifs; ensuite elle laisse cumuler les droits de tarif, ouvrant la voie à d'autres relèvements exorbitants.

La loi du tarif Fordney-McCumber est la cause principale,—presque la cause unique,—de la vie chère du moment; c'est à elle qu'il faut attribuer l'augmentation progressive dans le coût de la vie.

Une analyse de 29 industries engagées dans la production des marchandises qui remplissent nos établissements de détail, les cotons, les lainages, les objets en aluminium, les gants, les bas, la verrerie, la porcelaine, etc., démontre que la loi Fordney-McCumber permet aux fabricants de ces marchandises d'en exiger un prix qui dépasse de 5 milliards de dollars le prix des produits importés. Si on ajoutait seulement les deux tiers à ce total, soit $3,300,000,000, la taxe du tarif serait de $30 par tête de population, ou $150 par année pour la famille moyenne de cinq personnes.

Tout locataire, tout constructeur, tout propriétaire, doit payer tribut. L'analyse de sept industries fondamentales intéressant le fer en gueuse, l'acier en barre, les rails, le fer à construction, les tuyaux en fonte et en fer forgé, la tôle et les feuilles de fer ou d'acier recouvertes de plomb et d'étain (terne), et le fil métallique, établit que le tarif Fordney-McCumber alloue à ces industries 351 millions de dollars et que l'acheteur au détail paye deux fois ce chiffre, soit 702 millions de dollars. Ce tarif n'existe que pour faire monter les prix. Nul pays de la terre ne produit l'acier en aussi grande quantité et à si bon compte que nous. Au cours des trois ans de 1919 à 1921 inclusivement, nos exportations de ces produits ont surpassé de cinquante fois le chiffre de nos importations. Les droits imposés sur tous les matériaux utilisés dans la construction de chemin de fer sont responsables, dans une large mesure, des tarifs élevés de transport pour les marchandises.

Les droits sur l'acier, prélevés uniquement au bénéfice du trust de l'acier sont aussi une des grandes causes du prix élevé du transport en chemin de fer tant pour les voyageurs que pour les marchandises:

L'"American Federation of Farm Bureau" estime que le tarif Fordney-McCumber coûte au public américain 301 millions de dollars de plus que ce que le pays en retire.

Voilà le tarif qui pèse si lourdement sur la population canadienne, apparemment il n'apporte pas grand avantage au public des Etats-Unis. Je ne sais qui a fait l'observation dans cette Chambre au cours du présent débat,—je la crois fondée,—que les Etats-Unis, malgré son régime protecteur, peuvent vendre les rails d'acier sur le marché de la Grande-Bretagne à meilleur compte que les fabricants anglais. Voilà qui est absolument exact. On a eu

l'impression qu'en dépit d'une forte protection, ou à cause d'elle, comme on voudra, les Etats-Unis peuvent vendre à meilleur marché que l'Angleterre en Angleterre même. Il y a une toute autre raison qui permet aux Etats-Unis de vendre à meilleur marché que la Grande-Bretagne sur le marché anglais; c'est que les Etats-Unis possèdent l'approvisionnement de minerai de fer le plus grand, le plus facile d'accès et le plus facile à travailler dans le monde. L'article que je désire citer est court mais il donnera à la Chambre une idée de la façon efficace dont le minerai de fer est traité aux Etats-Unis. Voici:

Dans une lettre à M. Frick, datée du 27 juillet 1897, Henry W. Oliver, lorsque ces gens acquéraient 50 p. 100 des gisements connus dans la région du lac Supérieur, disait: "Nous l'extrayons actuellement pour moins de 5c. par tonne pour la main-d'œuvre". Huit hommes, en dix heures, avec une pelle à vapeur, ont miné et chargé dans des wagons 5,800 tonnes de minerai et 164,000 tonnes dans un mois. Trois pelles à vapeur ont sorti "du lit naturel 915,000 tonnes de minerai pendant la saison de 1900 avec des équipes de jour seulement. La pelle à vapeur enlève cinq tonnes de minerai à chaque coup de pelle (comme pour le sable et le gravier) et cinq pelletées pleines remplissent un wagon. Un wagon d'une capacité de vingt-cinq tonnes est rempli en deux minutes et demie, soit un rendement de 600 tonnes à l'heure."

Le transport le plus efficace et le moins coûteux du monde est celui de la Pittsburgh, Messemer and Lake Erie, propriété de la United States Steel Company dont le vice-président, M. J. T. Odell, disait en 1897, "que c'était la voie dont les tarifs sont le moins élevés par tonne-mille, celle qui paye le plus proportion gardée du chemin parcouru, celle dont le tonnage est le plus dense si on le compare au nombre de milles parcourus par les convois de marchandises, celle qui paye le plus d'après le rendement de chaque convoi et celle dont les frais d'exploitation par tonne-mille sont les moins élevés de tout le continent américain parmi les voies qui font rapport à la commission du commerce entre états." Neuf navires peuvent faire escale en même temps. Vingt-cinq mille tonnes de fret peuvent être chargés ou déchargés toutes les dix heures. Un navire d'une capacité de 6,000 tonnes peut prendre son chargement en quatorze heures et, dans un même nombre d'heures, à compter du moment où les panneaux sont ouverts, le minerai peut se trouver aux hauts fourneaux à Pittsburgh. L'hiver dernier, on a installé une nouvelle pelle à vapeur au moyen de laquelle on peut charger un convoi de trente-cinq à quarante wagons de minerai en deux heures. Un wagon d'une capacité de quarante tonnes de charbon peut être déchargé et le charbon placé dans un navire en trente-six secondes.

Ces faits se passaient alors que l'industrie était dans son enfance. Aujourd'hui, dit M. J. G. Butler, un ancien dans l'industrie, les immenses bascules à wagons enlèvent un wagon contenant 110 tonnes de charbon, le déchargent et répètent l'opération au taux de trente wagons par heure, sans autre labeur que celui de presser un bouton. "Maintenant nous avons des navires qui prennent un chargement de 12,000 tonnes dans les ports supérieurs dans une heure ou deux et il se trouve un ou deux hommes seulement sur le quai; ces navires déchargent leur cargaison directement dans des wagons d'une capacité de 50 tonnes dans à peu près le même temps, sans aucun labeur pour ainsi dire.

"Maintenant nous manipulons cette immense quantité de marchandises à l'aide de machines seulement. Des pelles à vapeurs extraient le minerai; un système basé

sur la gravité conduit le minerai dans d'immenses navires; d'énormes machines le transbordent dans des wagons, et des bascules à wagons déchargent ces derniers sous des ponts à minerai; tout le travail se fait par la force motrice et à une allure qui tient du miraculeux."

Permettez-moi de citer ce que l'on dit relativement au coût de production. Ceci répond à la question de la différence qui existe entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne sous ce rapport.

Avec ces facilités, "vers 1897, le coût des rails d'acier en wagons à l'aciérie de Braddock n'était que de $12 la tonne de 2,240 livres. Le 15 mai 1899, M. Schwab écrivait à M. Frick: "Je sais positivement que l'Angleterre ne peut produire le fer en gueuse pour moins de $11.50 la tonne, même sans calculer de profit sur les matières premières, et ne peut produire des rails dans ses meilleures usines à moins de $7.50 de frais additionnels par tonne. Cela porterait le prix net des rails à $19. Nous pouvons vendre à ce prix et expédier à l'étranger de façon à recevoir $16 aux usines pour les commandes étrangères, ce qui est presque aussi bien que le commerce local. Ce qui est vrai pour les rails l'est également pour les autres produits de l'acier. Comme résultat, nous allons être maîtres du commerce mondial pour ce qui est de l'acier. Vous savez que nous sommes en mesure de produire des rails à moins de $12 la tone, ce qui laisse une marge raisonnable de profit sur les exportations. De plus, le coût de production à l'étranger va augmenter d'année en année, car ces pays n'ont pas les matières premières tandis que les nôtres augmentent toujours."

J'ai demandé des renseignements au ministère des Chemins de fer sur le prix des rails de chemins de fer. Nous savons qu'au Canada nous avons utilisé un nombre énorme de rails d'acier dans le passé et nous en utiliserons encore beaucoup à l'avenir. J'ai aussi demandé combien il fallait de tonnes d'acier pour poser un mille de voie d'après les rails de différentes grosseurs. Je vais d'abord lire la réponse quant au prix:

Le prix américain pour les rails d'acier Martin est de $43 la grosse tonne en wagon à l'aciérie.

Nous avons ici la preuve, de la part du vice-président de la compagnie, que les Etats-Unis sont en mesure de produire les rails à $12 la tonne et cependant nous trouvons que le prix à la manufacture est de $43 auquel il faut ajouter $7.84 pour les droits et $4.84 pour le transport.

Le prix moyen au Canada est de $46.50 en wagons à l'aciérie. Nous n'avons pas de chiffres récents sur le prix des rails en Angleterre, mais je crois que le prix courant est de $39 la grosse tonne en wagon à l'aciérie, ou de $40 à $40.50 au port d'expédition. Les droits sur les rails américains sont de $7.84 la grosse tonne et de $5.04 sur les rails d'Angleterre. Les frets sont de $5 la grosse tonne environ sur le transport d'Angleterre à Saint-Jean ou à Montréal.

En réponse à ma question sur le nombre de tonnes d'acier que demande un mille de voie on m'a répondu comme suit:

Rails de 80 livres, 125 tonnes .7 de 2,240 livres pour un mille de voie.

Rails de 90 livres, 141 tonnes .4 de 2,240 livres pour un mille de voie.

Rails de 100 livres, 157 tonnes .1 de 2,240 livres pour un mille de voie.

Nous avons au Canada, en chiffres ronds, 40,000 milles de voie pour les rails, rails que nous avons payé un prix exhorbitant à cause de la protection, et il nous faudra payer l'intérêt sur cet argent jusqu'à la fin des temps. Si le Canada avait été sous le régime du libre-échange, les chemins de fer auraient acheté leurs rails aux Etats-Unis à des prix réduits comme l'a fait le peuple anglais. Un jour j'utiliserai ces chiffres, car il devrait être intéressant de savoir au juste combien le Canada a payé de trop pour ses rails. Les députés qui sont agriculteurs, en particulier si leur ferme est située à l'ouest de la rivière Rouge, savent que les machines et les articles forgés coûtent fort cher. Les instruments aratoires coûtent au moins un tiers de plus qu'ils ne devraient. Cela est dû au tarif canadien, dont les minimes fluctuations, dans un sens ou dans l'autre, ont peu d'effet sur les prix. Les prix sont excessifs à cause des droits extraordinaires imposés sur l'acier aux Etats-Unis, lesquels nuisent à l'industrie des instruments aratoires. Il en résulte que nos forgerons ne peuvent réussir, vu les prix qu'ils doivent payer. Les droits excessifs imposés sur l'acier aux Etats-Unis sont cause des prix élevés des instruments nécessaires aux agriculteurs et aux forgerons et cela empêche nos cultivateurs de prospérer. Par exemple, le prix d'une lieuse de 8 pieds est de $275 au Canada, ce qui est $100 de trop. Personne ne peut payer ce prix. L'une des raisons qui empêchent les fabricants d'instruments aratoires de l'est du Canada de produire en grandes quantités est que les agriculteurs ne peuvent acheter ces instruments. Je ne connais aucun cultivateur de l'Ouest qui n'achèterait pas plusieurs instruments si les prix étaient raisonnables. Le semoir est un autre exemple des prix élevés que nous devons payer actuellement. Autrefois, nous trouvions que le prix de cet instrument était élevé quand il était de $125; mais aujourd'hui, il est de $250. Il faudra sûrement faire quelque chose pour réduire ces prix; sinon les agriculteurs ne pourront réussir. Le prix des autres instruments est aussi élevé. Que pensent les honorables députés siégeant à ma droite du fait que, voilà quelques années, je versai $16 pour quatre fers à cheval? Le prix de l'acier est extra-

ordinairement élevé. Il ne l'est pas autant qu'autrefois, mais il l'est encore trop. A mon sens, le tarif Fordney-McCumber a été l'une des principales causes de cette augmentation des prix.

L'hon. M. EDWARDS: Quels droits impose-t-on sur l'acier aux Etats-Unis?

M. LOVIE: J'ai ce renseignement dans mes notes mais je ne puis le trouver pour le moment. Je pourrai mettre la main dessus pendant la suspension de la séance et je le passerai à mon honorable ami ce soir.

L'hon. M. EDWARDS: Mon honorable ami prétend que, si les Etats-Unis abolissaient les droits imposés sur l'acier, le prix de l'acier et du fer baisserait?

M. LOVIE: Oui. Le tarif est trop élevé.

L'hon. M. EDWARDS: Je pensais que mon honorable ami avait dit que le prix de revient de la fabrication des rails est plus élevé en Angleterre qu'aux Etats-Unis.

M. LOVIE: Le coût de production des rails d'acier est bien plus élevé en Angleterre qu'aux Etats-Unis. Dans ce dernier pays, on peut les produire pour $19 la tonne; mais au Canada on les paie $43, sans compter le prix de transport. Aux Etats-Unis, on prétend qu'on peut produire des rails d'acier pour $12 la tonne; mais on les vend $45, ce qui donne un profit très considérable aux exploitants d'aciéries américaines.

L'hon. M. EDWARDS: Mon honorable ami ne devrait-il pas nous indiquer le montant des droits imposés dans ce pays, afin d'établir la différence entre le prix exigé en Angleterre et celui des Etats-Unis?

M. LOVIE: Ces renseignements ont été recueillis aux Etats-Unis. Je n'ai pas fait les calculs moi-même en me basant sur le tarif américain. J'ai en mains un exposé de l'effet du prix de transport par chemin de fer aux Etats-Unis. Le voici:

Le prix de transport par voie ferrée est élevé à cause des frais d'exploitation considérables. Une si grande partie des recettes des chemins de fer servent à payer le matériel d'exploitation, le combustible et les salaires que les autres frais sont pour ainsi dire insignifiants. Les salaires de deux millions d'employés de chemin de fer sont extraordinairement élevés parce que la cherté de la vie est plus élevée que jamais auparavant et qu'il faut rémunérer les employés en conséquence. Le matériel d'exploitation des chemins de fer est extrêmement dispendieux, à cause des salaires élevés payés en général et parce que les fabricants de plusieurs articles nécessaires à l'exploitation des voies ferrées jouissent d'une protection beaucoup trop considérable et que leurs prix sont plus élevés qu'ils ne le seraient sous le régime d'un tarif équitable. Ces remarques s'appliquent à 2,580,000 wagons, à 69,000 locomotives, aux rails et autre matériel.

Si, au lieu de la présente loi Fordney, on adoptait un tarif protecteur modéré et raisonnable, la cherté de la vie, aux Etats-Unis, diminuerait de 3 milliards de dollars. Cette réduction de la cherté de la vie amènerait une diminution du prix de transport, réduction qui constitue la question la plus importante au point de vue de l'agriculture, a dit le sénateur Capper, président du "bloc" agraire du Sénat.

Comme les frais de transport pèsent lourdement sur l'agriculture, les cultivateurs américains, qui sont actuellement dans la détresse, sentent vivement le tort qui résulte du prix élevé du transport et l'on devrait les soulager en modifiant immédiatement le tarif, modification qui aidera tout le monde et ne nuira à personne.

On a souvent dit dans cette Chambre que les cultivateurs américains ne sont pas prospères. Si je ne me trompe, on l'a répété au cours de la présente discussion, sans que personne ne le nie. A ce sujet j'aimerais donner lecture de la déclaration suivante du gouverneur Lowden, cueillie dans la *Breeder's Gazette* le 3 décembre 1925:

Un message du gouverneur Lowden

Président de la "Holstein-Friesian Association of America"

L'indice le plus encourageant pour l'avenir de l'agriculture américaine est l'intérêt nouveau que manifestent les autres classes sociales à l'égard de la question agricole. Petit à petit les autres classes commencent à comprendre que la question agricole en est une qui se pose à tous. Nous découvrons que dans une civilisaton compliquée comme la nôtre toutes les industries doivent marcher de pair. Si l'une traîne en arrière, toutes les autres s'en ressentent.

Au cours de l'été dernier plus de deux cents banquiers du Nebraska ont assisté au cours abrégé d'agriculture du collège Lincoln. Ils sont retournés chez eux enthousiasmés et ils se préparent à reprendre ces études avec les principaux agriculteurs de leurs localités. Les grandes associations industrielles du pays se rendent compte que ce qui dans l'avenir arrêtera l'expansion industriel sera le problème des subsistances. Elles s'intéressent donc de plus en plus au bien-être de l'agriculture. Je pense qu'elles ont commencé à s'apercevoir que l'un des plus forts actifs que nous ayons comme nation, c'est notre sol fertile. Tout ce qui tend à épuiser le sol doit inévitablement paralyser l'industrie. De plus tous les hommes bien pensants reconnaissent qu'une agriculture qui n'est pas remunératrice doit hâter l'épuisement du sol. Les cultivateurs pressés de réaliser des bénéfices pour payer leurs frais généraux doivent cultiver la plus grande étendue possible de terre pour vendre leurs récoltes sans souci du maintien de la fertilité de ce sol.

Ces jours derniers, l'un des hommes qui étudient la situation agricole avec le plus d'attention et le plus de prudence parmi ceux que je connais me disait que ce qui importe le plus présentement c'est de faire comprendre au pays l'importance du problème agricole. Il pensait que si on parvenait seulement à amener toutes les classes sociales à constater qu'il existe un problème agricole, sa juste solution serait considérée comme tellement impérieuse pour l'avenir de notre pays, qu'on réussirait à trouver cette solution.

Nous ne pourrons avoir une nation bien équilibrée qui si nous avons une agriculture prospère. Il faudra cesser avant longtemps d'avoir un genre de vie pour la campagne et un autre pour la ville. Ce que l'on considère aujourd'hui comme nécessaire dans les villes ne doit pas être considéré comme du luxe à la campagne. Notre devoir est d'organiser de quelque façon nos facilités d'instruction à la campagne, tout comme nous les avons améliorées à l'école publique de la ville. Le problème que nous avons à résoudre, c'est de trouver comment nous pourrons mettre sur un pied d'égalité avec les autres industries, au triple point de vue économique, social et pédagogique l'agriculture du

pays. Il est heureux que les autres classes sociales commencent à reconnaître l'existence de ce problème.

Ainsi, aux Etats-Unis comme au Canada, on se demande comment faire prospérer l'agriculture et la mettre sur un pied d'égalité à côté des autres industries. Notre grande préoccupation au Canada, c'est de trouver des débouchés, mais il faut aussi nous préoccuper de nos marchés d'outre-mer. Il est vrai que nous avons le marché domestique, mais si on ne parvient pas à restreindre les importations pour en neutraliser l'effet, on ne peut compter sur ce marché. On pense de même aux Etats-Unis. Le tarif Fordney-McCumber a tellement diminué les importations aux Etats-Unis qu'ils n'ont pas l'effet stabilisant qu'elles auraient autrement. Au cours du débat actuel un honorable député a demandé pourquoi la population américaine ne s'était jamais plaint du tarif Fordney-McCumber. Il n'est pas exact de dire qu'on ne s'en est jamais plaint chez la population des Etats-Unis. Le service de recherches de l'American Farm Bureau, après une enquête approfondie, a déclaré que le tarif actuel ne bénéficiait à aucune branche de l'industrie bovine aux Etats-Unis et qu'il faisait particulièrement tort aux éleveurs de bêtes à cornes. La commission du tarif des Etats-Unis, dans son rapport au congrès en 1922, disait que le seul résultat du tarif d'urgence était de nuire au Canada. En 1923 l'American Farm Bureau, le Pennslyvania Farm Bureau et l'Illinois Agricultural Association one demandé à la commission du tarif la suppression de ce tarif. Là-bas on dit que le tarif américain sur le bétail est un affront direct fait au Canada qui autrefois exportant outre frontière 200,000 têtes de bétail tous les ans. On poura constater qu'une grande partie de la population américaine n'a pas une haute idée du tarif Fordney-McCumber. Je poursuis la lecture de l'article:

> Nous nous amusons à dire que notre frontière sans défense du côté canadien n'est qu'une ligne imaginaire. Nous faisons pis que la fortifier avec des canons, nous la fortifions avec un tarif de misère et e maux qui ne nous a jamais profité.
>
> Le Canada se trompe en tenant la population américaine responsable de ce tarif. On a apparemment l'impression que c'est le public qui gouverne en matière douanière. On ne se rend pas compte que cette loi Fordney est l'œuvre de quelque tout-puissantss manufacturiers qui ont trahi le principe de la protection, trompé la population, et dédaigné le meilleur jugement de nombre de fabricants ne désirant que des droits peu élevés en faveur de leur propres produits et de ceux des autres fabricants.

Monsieur l'Orateur, après la lecture de cet article, je me donnerais bien garde de proposer d'user de répresailles à l'encontre du tarif américain, car, je le répète, au point de vue géographique, le commerce sur ce continent se fera du nord au sud. Le tarif américain ou tout autre n'empêche pas les marchandises d'entrer dans un pays, mais cela les fait vendre plus cher, cela fait monter le prix de la vie et rend l'existence plus pénible.

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

Reprise de la séance

3e LECTURE

De deux bills d'intérêt privé, après examen sommaire en comité général:

Le 1er (bill n° 24), déposé par M. Mercier (Saint-Henri), tendant à modifier les noms de certaines sociétés de caisses de retraite.

Le 2e (bill n° 13), déposé par M. Spence (Parkdale), concernant un brevet appartenant à The John E. Russell Company, Limited.

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LE PRESIDENT DE LA DIVISION ECCLESIASTIQUE DE LETHBRIDGE

La Chambre passe en comité à l'examen du projet de loi (bill n° 11) tendant à conférer la personnalité civile au président de la division ecclésiastique de Lethbridge.

Sur l'article 1 (constitution).

L'hon. M. ROGERS: Expliquez-vous.

M. JELLIFF: L'objet de ce projet de loi, c'est de constituer en corporation simple la Church of Jesus Christ of Latter-day Saints, connue aussi sous le nom d'Eglise des Mormons. Ce corps a été pour la première fois constitué en corporation en 1897, en vertu d'une ordonnance du conseil législatif des territoires du Nord-Ouest, qui lui accordait le pouvoir d'acquérir, de posséder et d'utiliser pour fins de religion et de charité certaines propriétés dans les territoires du Nord-Ouest, en particulier dans la province de l'Alberta. Depuis, cette église s'est développée et elle désire maintenant une constitution fédérale pour pouvoir posséder et gérer légalement des biens dans d'autres parties du Canada. Ce projet de loi est calqué sur un bill adopté en 1924 et constituant en corporation de pareille façon l'évêché catholique de Prince-Rupert, et aussi sur un bill antérieur adopté en 1917 et conférant la personnalité civile à l'évêque de Mackenzie. Les pouvoirs et l'autorité accordés dans ce projet de loi sont exactement les mêmes que ceux qu'accordaient les bills précédents adoptés par le Parlement.

(L'article est adopté.)

Les articles 2 à 10 inclusivement sont adoptés.

Rapport est fait sur le projet de loi qui est lu la 3e fois et adopté.

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR L'EXPOSE BUDGETAIRE

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb, l'invitant à se former en comité des voies et moyens, ainsi que sur l'amendement de l'honorable R. J. Manion.

M. LOVIE: Lors de la suspension de la séance, à six heures, je m'efforçais de démontrer que, selon la Fair Tariff League of the United States, le tarif spécial Fordney établi par le Sénat américain n'a pas été à l'avantage des cultivateurs américains et leur a coûté presque autant qu'aux cultivateurs canadiens. J'ai montré de façon assez claire, cet après-midi, que l'agriculture n'a pas été prospère aux Etats-Unis. Je tiens à consigner aux Débats le passage suivant à cet égard:

La conséquence pour les agriculteurs américains de produire et de vendre pour ainsi dire sous un régime de libre-échange, d'acheter les objets nécessaires de fabricants profiteurs, ressort de rapports officiels où il est dit que 47 p. 100 de toutes les personnes trouvées en banqueroute dans l'Idaho en 1922 étaient des agriculteurs, et que 78 p. 100 de tous les gens formellement en banqueroute dans l'Iowa, le Nebraska, le Kansas, le Colorado, le Dakota-Nord, le Dakota-Sud et le Montana étaient des cultivateurs.

Je traiterai maintenant brièvement la question du transport au Canada. D'abord et avant tout, je relèverai une chose très souvent mentionnée à la Chambre depuis quatre ans et dont nous n'avons pas beaucoup entendu parler à cette session-ci. C'est une réforme en faveur de laquelle la *Manitoba Free Press* a mené une campagne joliment constante, je veux dire la mise au point de toute excessive évaluation du capital des chemins de fer Nationaux. Ce journal dit:

Des journaux et des politiciens, tous violemment hostiles au réseau national, trouvent fortement à redire à ce qu'on préconise la contraction du capital du Canadien-National à un chiffre qui représente la valeur de remplacement du réseau. Ils voient certains avantages à laisser les choses comme elles sont, pas pour le Canadien-National, comme de raison.

En premier lieu, l'arrangement actuel décourage naturellement les administrateurs du Canadien-National. Personne ne travaille avec ardeur à une tâche impossible. Ces gens considèrent que cela est pour le mieux.

Le déficit du Canadien-National, artificiellement grossi par cette majoration de capital de trente ou quarante millions, leur permet de dénoncer la régie d'Etat des chemins de fer.

Et, chose la plus importante de toutes, tandis que le capital reste élevé et entraîne un déficit énorme, les gens ne sont pas portés à réclamer des taux de transport moindres du réseau national.

Le 17 juin, on lisait ceci dans un éditorial du *Free Press*:

Ce que les Communes et le Sénat devraient faire à Ottawa, c'est de ne plus songer à un grand projet de fusionnement, et de prendre immédiatement des dispositions pour diminuer le capital du réseau national qui s'élève maintenant à un peu plus de deux milliards. C'est une somme absurde pour chercher à gagner un dividende sur ce capital. Il faut la réduire au moins à la valeur approximative du réseau comme matériel de chemin de fer en exploitation, et l'on pourra ensuite demander à l'administration du Canadien-National de montrer ce qu'elle peut faire pour rendre l'exploitation du réseau rémunératrice. Le peuple canadien devra payer la somme soustraite du capital aujourd'hui inscrit, mais, en ce faisant, il aura un chemin de fer estimé à sa juste valeur, et non un ballon soufflé. C'est le seul moyen sensé de nous débarrasser du poids qui nous oppresse par suite de la maladresse concertée et commune des gouvernements antérieurs et des promoteurs passés de la construction de voies ferrées qui savaient s'y prendre quand ils voulaient faire garantir par les gouvernements fédéraux des millions d'obligations.

L'une des choses nécessaires à la solution du problème du transport dans l'Ouest canadien, c'est l'achèvement de la ligne de la baie d'Hudson. Il s'impose absolument, parce que l'industrie du bétail n'est pas fort prospère dans l'Ouest, depuis quelques années, et ne le deviendra pas davantage à cause des taux de transport élevés de l'Ouest à Montréal, et de là sur l'océan. L'itinéraire actuel se trouverait bien raccourci au moyen de ce parcours de cinq cent milles jusqu'à Port-Nelson, combiné avec un transport à courte distance et en zone froide. L'on se demande encore si cette route est pratique. Eh oui, elle l'est, et depuis deux cent cinquante ans. Je crois que l'on peut citer à propos, un débat qui eût lieu au Sénat, il y a trois ans à peine. Or, en s'y reportant, l'on trouvera, mentionné par le sénateur Pope, le fait de trois navires allemands pénétrant l'année d'avant la guerre dans un havre de la baie, à environ cent milles au nord de Churchill, le 1er mai, et allant et venant durant tout l'été; ils s'étaient refugiés là pour l'hiver et n'en sortirent qu'après la déclaration de guerre. C'est la route de la compagnie de la baie d'Hudson depuis deux cent cinquante ans, et, d'après tous les renseignements disponibles, tout ce qui reste à faire, c'est de terminer le chemin jusqu'à ce port afin de transporter par là au moins le bétail de l'Ouest canadien.

L'établissement du tarif d'urgence Fordney a porté un rude coup à l'élevage du bétail canadien, qui se vendait bien aux Etats-Unis sous le régime du tarif Underwood. Or pourquoi le tarif Fordney a-t-il été établi? Durant la guerre, les grandes fabriques de conserves fonctionnant à pleine capacité suffisaient à peine à fournir de bœuf les troupes en campagne, mais cette clientèle leur manqua aussitôt l'armistice signée. Dans l'intervalle, les éleveurs avaient perfectionné leurs méthodes, et d'autres s'étaient engagés dans cette industrie surtout dans l'Ouest des Etats-Unis. Le mot d'ordre de "produire de plus en plus pour gagner la guerre" avait poussé ces gens-là à

entreprendre des charges qui leur devinrent un fardeau impossible à porter quand ce débouché manqua. C'est alors qu'on demanda au sénat américain la solution de ce problème, et le tarif destiné à fermer le marché américain à tout bétail de l'étranger fut établi. L'entrée du bétail canadien en Angleterre était interdite depuis plusieurs années, sauf pour l'abatage au port de débarquement. De sorte que la clientèle faisant défaut, la production dépassant la consommation, les prix tombèrent à rien. Plus tard, l'interdiction anglaise fut levée et l'exportation devint possible de ce côté-là; l'exportation destinée à l'engraissement en Angleterre, au goût de l'éleveur anglais. Mais l'éleveur anglais est exigent; il ne veut que de bons animaux. Le cheptel anglais est supérieur à tout autre; il compte moins de sujets inférieurs. Le cheptel canadien au contraire en compte un bon nombre et c'est la même chose aux Etats-Unis. Si le marché américain nous était accessible, il absorberait comme animaux d'engrais bon nombre de bestiaux qui ne conviendront jamais pour l'exportation. Le transport du bétail en Angleterre est si coûteux que l'on n'expédie que la meilleure qualité. Nous préférerions naturellement que tout le bétail canadien fût de première qualité, mais il ne l'est pas malheureusement. La "Fair Tariff League" des Etats-Unis dit à ce sujet :

> Notre tarif douanier sur le bétail est un affront directe à l'adresse du Canada qui exportait approximativement chaque année 200,000 bestiaux des grands pâturages de l'Ouest.
>
> Nos cultivateurs du Nord-Ouest ont besoin de ces animaux canadiens mi-gras. En général il faut aux Etats-Unis 4,500,000 animaux mi-gras par année.
>
> Le juste ressentiment des Canadiens ne s'apaisera pas d'ici à plusieurs années. En une seule année, il nous ont acheté 400 millions valant de moins, non pas seulement par rancune, mais en grande partie parce que nous refusions d'échanger à des conditions raisonnables leurs produits que nous pouvions utiliser en acquit de leurs achats.
>
> Le cheptel américain compte 68 millions de bestiaux, et même si nous achetions toute l'exportation canadienne ce serait encore trop peu pour diminuer la valeur de nos troupeaux.
>
> Le Canada fait erreur en attribuant cette action au peuple Américain. Il semble croire que le public est suprême en pareille matière. Il ne comprend pas que le tarif Fordney est l'œuvre de quelques industriels tout puissants, traîtres au principe protectionniste, qui ont trompé le peuple, et fait fi de l'opinion plus sage de bien d'autres fabricants réclamant moins de protection pour leurs produits et ceux d'autres fabricants.

Il n'appartient pas au Canada seul de rouvrir le marché américain. L'on demande depuis plusieurs années la nomination d'un ambassadeur canadien à Washington. Si ma mémoire ne fait pas défaut, je crois même qu'un crédit ouvert à cette fin n'a jamais été dépensé. Croire qu'un ambassadeur britannique connaît aussi bien et s'intéressera autant qu'un Canadien à la situation commerciale du Canada est déraisonnable. Je demande instamment au premier ministre et au Gouvernement de nommer à Washington un ambassadeur pour veiller aux intérêts canadiens et travailler à faire disparaître, du moins en ce qui regarde nos produits naturels, ce que la population américaine dénomme ce tarif malveillant et haineux. Il sera à l'avantage de ces deux pays de faire des échanges commerciaux, et, si cela est impossible, les honorables députés ne nous aideront guère en disant à la Chambre, qui est le plus haut tribunal du pays, que nous allons user de représailles.

En ce qui concerne la question des transports locaux, j'appuie cordialement la proposition qui a été faite, il y a environ une semaine, par l'honorable député de Last-Mountain (M. Fansher) tendant à la réduction du droit sur les gros camions. Lorsque l'honorable député de Macleod (M. Coote) a présenté sa résolution il a demandé la réduction du droit sur les petits camions, mais l'honorable député de Last-Mountain s'est appliqué à démontrer que la solution du problème des transports, dans l'Ouest du moins, serait facilitée par l'usage des gros camions. Il a dit qu'un camion de cinq tonnes devrait être admis en franchise parce que, selon, lui, nul cultivateur ne peut exploiter sa terre avec succès aujourd'hui s'il est établi à plus de 15 milles d'un chemin de fer. C'est à peu près le plus loin que l'on puisse conduire au marché une voiture de blé tirée par une paire de chevaux et revenir le même jour. Mais avec un gros camion, même si sa capacité n'est pas de cinq tonnes, qui pourrait contenir 100 boisseaux de blé, la distance pourrait être portée à 30 milles. Au lieu de prendre deux jours pour faire ce voyage comme avec un attelage, on pourrait faire deux voyages en une seule journée assez longue. Mon honorable ami devrait avoir l'appui de ses collègues au sujet de cette proposition du dégrèvement du tarif sur les camions de cinq tonnes afin qu'on puisse les acheter à aussi bon marché que possible. Cela aiderait beaucoup aux cultivateurs qui vivent à une grande distance des chemins de fer.

Comme je l'ai dit cet après-midi, vu que nos lignes ont été construites moyennant une si forte dépense, un prix de protection ayant été payé pour toutes les plaques d'acier, crampons et boulons et autres articles nécessaires à leur construction, le pays ne peut plus supporter le poids d'autres chemins de fer excepté ceux qui sont absolument nécessaires. Mais les cultivateurs de l'Ouest ne peuvent non plus

transporter leur grain à une distance de 30 milles, avec le rigoureux climat d'hiver de cette région.

Si le règlement me permet de faire allusion à un bill qui doit être soumis à la Chambre, je dirai quelques mots du crédit agricole, au sujet duquel, si je comprends bien, un projet de loi sera présenté à cette session. Cette mesure a toutes mes sympathies. Elle a pour objet des avances à un intérêt modéré et à longue échéance dans l'intérêt de l'agriculture. On croit généralement que cette loi ne sera guère utile dans l'Ontario, Québec et les provinces Maritimes, pour la simple raison que les agriculteurs de ces provinces peuvent emprunter à des taux d'intérêt aussi bas que le demandent aujourd'hui les cultivateurs de l'Ouest. Dans les provinces des Prairies, les taux sur les emprunts à longue échéance sont très élevés; ils sont comme une meule de moulin au cou de beaucoup de cultivateurs, je dirai même de presque tous. On a demandé un système de crédits à longue échéance par l'intermédiaire de banques fédérales comme aux Etats-Unis, méthode qui a été couronnée de succès. Cette demande n'est que raisonnable. Vu que le gouvernement canadien peut emprunter à 5 p. 100 et que 1 p. 100 défraiera toujours les dépenses d'un emprunt, l'argent peut être avancé à 6 p. 100, et 1 p. 100 de plus pour l'amortissement liquiderait toute l'avance en trente-cinq ans. Pour vous prouver que 1 p. 100 acquitte les frais d'un emprunt dans les banques fédérales des Etats-Unis je vais vous lire une annonce que j'ai déchirée de la couverture du *Geographic Magazine* de février. Cet article, qui est intitulé: Obligations des banques fédérales, sûres, standardisées, stabilisées, est ainsi rédigé:

L'expérience d'une exploitation active de huit ans de ces banques démontre que l'écart légal de 1 p. 100 entre le taux d'intérêt de l'obligation et le taux demandé aux emprunteurs est amplement suffisant pour faire face aux dépenses, établir des réserves adéquates et payer aux actionnaires un revenu raisonnable sous forme de dividendes. La moyenne des recettes mensuelles nettes des banques agraires fédérales du pays dépasse de beaucoup aujourd'hui 700,000 dollars.

L'administration des banques est entre les mains de personnes expertes dans les affaires de banque et parfaitement renseignées sur les conditions agricoles dans leurs régions respectives.

Je n'en lirai pas plus long. Je me contenterai d'ajouter que l'article mentionne que ces banques sont situées aux endroits suivants:

Springfield, Mass.; Louisville, Ky.; Nouvelle-Orléans, Le.; Saint-Paul, Minn.; Wichita, Kans.; Baltimore, Md.; Saint-Louis, Mo.; Columbia, C.S.; Berkeley, Calif.; Houston, Texas; Omaha, Nebraska; Spokane, Wash.

Et elles existent depuis huit ans. Elles n'en sont certainement pas à leurs premiers essais.

[M. Lovie.]

Je me demande pourquoi nous n'aurions pas le même succès au Canada.

M. McMILLAN: Quel intérêt le cultivateur est-il obligé de payer aux Etats-Unis?

M. LOVIE: Cette annonce n'en dit rien. Mon collègue de Macleod dit 5 p. 100 et 1 p. 100 pour les dépenses.

Un mot maintenant de la protection de nos ressources forestières. Ceux qui parmi nous avons à parcourir des milliers de milles dans les territoires rocheux où nous apercevons les traces des incendies sommes prêts à appuyer le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Stewart) au sujet de tous les travaux de son département tendant à conserver les forêts du pays. Et non seulement le bois est détruit dans les régions boisées qui sont comprises entre Ottawa et Winnipeg, mais étant donné qu'il y a si peu de terre sur le roc,—de fait, nombre d'essences poussent leurs racines dans la mousse qui recouvre le roc,—la mousse est entièrement consumée et le roc mis à nu; les graines sont également détruites et la région devient un désert aride au lieu d'être l'une les principales richesses du pays. L'industrie du bois à pâte constitue certes l'une des principales ressources du Canada et si on en prenait un soin convenable, elle assurerait pour toujours des revenus considérables au Dominion. Je ne blâme personne en particulier pour les feux de forêts; il est malheureux qu'il en survienne aussi fréquemment; je voudrais bien toutefois que tous les Canadiens, peu importe qu'ils soient conservateurs, libéraux ou progressistes, fassent tout en leur pouvoir pour appuyer le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Stewart) ainsi que les associations qui travaillent afin de préserver le merveilleux héritage que constituent les forêts du Canada. Cependant, ma résolution de conserver ce riche héritage ne va pas jusqu'à préconiser l'idée de frapper notre bois à pâte d'un embargo pour l'excellente raison que 80 p. 100 de notre bois à pâte se trouve situé sur les terres domaniales, de sorte qu'il ne peut être exporté à l'étranger. Il faut que le bois à pâte abattu sur les terres de la Couronne soit converti en papier au Canada même. Sur toute l'étendue du réseau des chemins de fer nationaux du Canada, sont échelonnés de nombreux colons qui s'efforcent de défricher leurs terres et de les rendre propres à la culture. Ces colons se découpent des fermes dans la forêt vierge et, pour ma part, je verrais d'un mauvais œil qu'on les forçât à accepter n'importe quel prix pour leur bois à pâte sans leur assurer le bénéfice de la concurrence. Je veux que le colon canadien vende son bois au plus haut

prix possible. Il est aussi loin de ma pensée de frapper d'un embargo le bois à pâte abattu sur les terres des colons que d'imposer une restriction quelconque à l'exportation du blé. Une pareille politique n'est pas saine et elle ne ferait du bien à personne. J'ai la conviction qu'il ne serait pas pour le plus grand avantage du Canada d'interdire l'exportation du bois à pâte. Il est inutile de prétendre que les Etats-Unis ont absolument besoin de notre bois à pâte, puisqu'ils en ont plus que nous. Les terres boisées sont plus vastes de l'autre côté de la frontière qu'au Canada. Je désire citer le texte d'une annonce publiée dans la *Breeder's Gazette*, numéro du 6 mai 1926 et qui a trait à l'industrie forestière aux Etats-Unis:

Le pin Douglas, source permanente de bois d'œuvre pour l'Amérique

Les forêts les plus épaisses et les plus hautes du monde entier sont situées entre le versant ouest de la chaine des Cascades et l'océan Pacifique.

Cette zone forestière comprend 20 millions d'acres de terres couvertes d'arbres géants,—au delà de 700 billions de pieds de bois de commerce,—dont les trois quarts sont des pins Douglas; le reste se compose d'épinettes de Sitka, de pruches de l'Ouest et de genévriers, ou cèdres rouges de l'Ouest.

Le rendement moyen de ces forêts est de 30,000 pieds de bois à l'acre et de 150,000 pieds et plus dans certains cas. Un seul pin Douglas fournit parfois plus de pieds de bois de commerce que cinq acres de forêts ailleurs.

Et ce qui est d'un intérêt encore plus vital pour la population des Etats-Unis, c'est par le recours aux méthodes modernes d'exploitation forestière, de reboisement et de protection contre les incendies, ces forêts constitueront une source permanente d'approvisionnement de bois d'œuvre à tout jamais.

Dans les régions où le bois a été coupé et qui ont été protégées contre les feux de forêt, des millions et des millions de jeunes pins Douglas, qui proviennent des graines semées par la nature elle-même, surgissent, et, par leur rapide croissance, offrent un nouvel approvisionnement de bois marchand de la meilleure qualité et dans un délai relativement court.

Et afin de faire ressortir l'importance du pin Douglas, nous citerons l'extrait suivant du bulletin 88 du service forestier des Etats-Unis:

"On peut dire que le pin Douglas est l'essence la plus importante des forêts du continent américain. Sa croissance rapide dans les forêts situées au nord-ouest du Pacifique; sa répartition sur des étendus comparativement vastes ainsi que les usages multiples auxquels on peut le soumettre, le placent au premier rang. . . . A titre de bois de construction, il ne saurait être surpassé."

Et, à notre titre de Canadiens, nous sommes tout aussi intéressés à conserver nos approvisionnements de bois de commerce que les Américains le sont à sauvegarder leurs ressources naturelles, bien que nous ne puissions prétendre que nous ayons pris les mêmes précautions que nos voisins du sud afin de prévenir les feux de forêt. Cependant, je soutiens que les Canadiens devraient faire tout en leur pouvoir afin de conserver le merveilleux héritage que nous possédons au Canada.

Maintenant, j'ai une couple d'observations à faire concernant le budget que je n'ai pas encore discuté. J'ai fait certaines remarques en ce qui regarde le tarif douanier dont les relations avec le budget sont très étroites, cela va de soi, mais les autres questions que j'ai traitées n'ont aucun rapport avec l'exposé budgétaire. Etant donné toutefois qu'une grande latitude est accordée aux orateurs qui participent au débat sur le budget, je prendrai la liberté de citer quelques brefs extraits d'un article que j'ai sous la main et commentant le bilan financier que le ministre des Finances a soumis à l'assentiment du Parlement. Je cite l'article en question afin de rendre aussi concises que possible les quelques observations que j'ai l'intention de faire sur le budjet en délibération. Cet article a été publié par l'*Outlook*, une publication de Toronto que ceux de mes honorables amis qui appartiennent à l'Eglise unie, connaissent fort bien. Voici les commentaires en question:

La population du Canada a été la plus surprise du monde par l'annonce des remaniements apportés au tarif douanier, et surtout de la réduction de l'impôt sur le revenu. Nous avions prévu une nouvelle répartition du fardeau des taxes qui ont pesé si lourdement sur toutes les classes de notre population depuis la fin de la dernière guerre; cependant, les modifications soumises par l'honorable M. Robb, le ministre des Finances, dans son quatrième exposé budgétaire sont si radicales de leur nature qu'elles ont fait sensation pour ainsi dire. Une baisse de $60 à $10; de $80 à $20; de $100 à $30, et ainsi de suite, dans l'impôt sur le revenu, est chose si extraordinaire dans la révision du budget que cela demande des commentaires universels. Les réductions de ce chef soulagent davantage ceux qui ont de modestes ou petits revenus que ceux dont les moyens sont plus considérables. La proportion de réduction diminue à mesure que les revenus augmentent. Peu voudront disputer la justesse de ce principe car, grâce à cet arrangement, le fardeau de la taxe retombe sur ceux qui peuvent le mieux le supporter. Il existe beaucoup de mécontentement chez les industriels, surtout les fabricants et les marchands d'automobiles à cause de l'abaissement du tarif sur les automobiles. Il fallait s'y attendre; mais la fermeture des usines, même pendant quelques jours et le renvoi de milliers d'ouvriers n'ont pas été pris très au sérieux. Beaucoup ont vu là dedans un geste politique plutôt qu'un acte dicté par la nécessité. Le retour à la poste de 2c. et l'abolition du timbre de reçus, si ennuyeux, ont été salués partout avec satisfaction. Il est probable que l'effet le plus heureux que puissent avoir les changements soumis à l'approbation du Parlement sera l'impression produite au pays et à l'étranger par la prospérité renaissante du pays qui permet une telle réduction du fardeau des taxes.

Si l'on me permet une allusion personnelle pour bien faire comprendre l'impression produite par la situation prospère actuelle du Canada dans d'autres pays, j'ajouterai que ma mère, âgée de quatre-vingts à quatre-vingt-dix ans, m'écrivait dans une lettre reçue cette semaine, qu'elle avait lu tout ce qu'elle avait pu trouver touchant les affaires du Canada et qu'elle était très contente de constater, d'après tout ce qu'elle avait lu, que le pays était

prospère et que les perspectives étaient brillantes, à cause des réductions apportées par le nouveau budget. Il est donc évident que des gens demeurant à l'étranger s'intéressent à notre budget.

Une chose sur laquelle on semble avoir insisté au cours du débat qui s'est engagé ici sur le sujet du tarif, c'est le désir qu'ont des personnes de l'extérieur et certains membres de la Chambre de voir le pays s'engager définitivement dans une politique de protection. A ce sujet, et si la Chambre me le permet, je vais citer un extrait d'un article discutant la question de la protection aux Etats-Unis. Certaines questions ont été posées dans ce pays et, comme elles s'appliquent fort bien au Canada, il est bon que nous y répondions avant de nous engager à fond sur le principe de protection. Voici la citation:

> Devons-nous protéger l'ignorance, l'imprévoyance, l'incapacité, les usines démodées, qu'on détruirait si elles n'étaient pas protégées ou reconstruites? Devons-nous protéger des usines qui sont si mal situées ou si mal dirigées, que leur situation, sans la protection, les forcerait d'abandonner les affaires? Si nous devons agir ainsi, la protection devient une maison de secours, un asile pour les invalides et les incapables comme doivent être les protectionnistes qui demandent des profits et une belle aisance grâce aux lois du tarif. De fait, si l'on étudie sérieusement la protection, on ne doit l'accorder qu'aux industries et aux personnes capables, possédant l'outillage voulu, l'emplacement voulu, les capacités, et dont la position assure une production à aussi bas prix pour le public consommateur que lorsque cette production vient d'industries non protégées; où les plus capables réalisent des bénéfices alors que les incapables doivent abandonner la partie.
>
> C'est-à-dire que la protection exige qu'on utilise tous les avantages ordinaires comme la préparation, les capacités personnelles, une situation naturelle favorable et un outillage suffisant.

Nous savons que cela n'existe pas toujours, car il se fait beaucoup de coulisse à la Chambre et dans ses environs. Sans même songer aux frais de production, des manufacturiers demandent une augmentation du tarif afin de continuer les affaires, alors que, s'ils exploitaient leurs usines sous un régime de concurrence, ils seraient obligés de réorganiser leurs affaires ou de renoncer à toute exploitation. On nous parle beaucoup d'usines fermées et ces faillites sont toujours attribuées aux réductions du tarif. J'ignore si c'est vrai ou non, mais je puis vous dire quelque chose. Un jour, au nombre de cinq, nous visitions le sud de l'Ontario et nous parcourions le canal Welland d'une extrémité à l'autre. En revenant de Port-Colborne, nous sommes passés devant une usine aux portes closes; je crois que c'était à Thorold. C'était une verrerie, et nous avons naturellement demandé pourquoi elle était fermée. La raison qui nous a été donnée c'est que ces manufacturiers ne pouvaient supporter la concurrence qui leur était faite. Nous avons posé diverses autres questions et j'ai risqué celle-ci: "J'imagine qu'il existe à cet endroit de grandes quantités de sable et autres matières premières pour la fabrication du verre?"—"Non", nous dit celui qui nous renseignait, et c'est là une des conditions défavorables. Le sable qui doit servir pour la fabrication du verre vient des Etats-Unis". Pour ma part, il me semble évident qu'une usine devrait être située aussi près que possible de ses sources de matières premières, car on ne peut les expédier avantageusement en acquittant les frais actuels de transport. Peut-être n'était-ce pas un grand malheur que cette usine-là ait été obligé de fermer ses portes; toute industrie devrait être située de manière à pouvoir opérer dans des conditions économiques et rémunératrices. Mais, sous le régime de la protection, des usines se sont établies sans souci de la proximité des sources de matières premières; le seul point important étant qu'il y eût assez de protection pour leur permettre de se maintenir. Pour ma part,—et je sais que mon groupe partage mon opinion,—je refuse de reconnaître le principe de la protection comme devant servir de guide au tarif canadien.

[M. Lovie.]

M. McGIBBON: L'honorable député veut-il me dire à quelle distance les fabriques de tissus de Grande-Bretagne ou les fabriques de caoutchouc des Etats-Unis se trouvent de leur source d'approvisionnement en matières premières?

M. LOVIE: Les industries dont parle mon honorable collègue se trouvent très éloignées de leur source d'approvisionnement, mais je ferai remarquer que le sable est une matière très lourde et que, pour cela, son transport coûte extrêmement cher. C'est une des raisons pour lesquelles je souligne la difficulté qu'il y a à faire marcher l'usine dont il a été question.

En terminant, permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, que lorsqu'on nous demande de nous prononcer carrément en faveur de la protection, le grand principe fondamental de notre tarif douanier, cela me fait songer à une poésie que j'ai apprise dans ma jeunesse. Tout le monde sait qu'on a meilleure mémoire quand on est jeune et que ce que l'on apprend alors reste indéfiniment gravé dans l'esprit. De cette poésie, apprise il y a bien longtemps, le souvenir est toujours aussi vivace. La voici:

> And shall the foeman dare, boy,
> And shall the foeman dare,
> While British hand can wield a brand,
> To plant his banner there?
>
> No, by our fathers, no, boy,
> No, by our fathers, no!
> From England's vales to Scotland's dale
> Our people thundered "No".

Tout comme ces hommes auraient répondu catégoriquement: non, si jamais l'ennemi avait osé toucher à leur pays, moi, pour un, je répondrai non dans la crise actuelle que nous traversons; je ne contribuerai pas à faire adopter par le Canada le principe de la protection.

M. H. A. MULLINS (Marquette): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre bien longtemps, ce soir. Chaque fois que j'ai adressé la parole, j'ai tâché d'être bref. Je ne me départirai pas de cette habitude, ce soir, étant donné que je m'adresse à des banquettes vides.

M. CASGRAIN: Il n'y en a pas beaucoup ici.

M. MULLINS: Les électeurs de Marquette m'ont délégué ici pour tâcher d'y exposer mon opinion. Il y a plusieurs questions importantes que je voulais aborder, ce soir, à propos du budget et il est regrettable que l'assistance soit si peu nombreuse. Un orateur se sent toujours plus inspiré lorsqu'il a l'avantage de s'adresser à la Chambre au complet. Il me semble que lorsqu'il s'agit de légiférer pour le bien du pays nous devrions nous considérer comme formant une seule grande famille, sans s'occuper si l'on vient des Provinces maritimes, de Québec, d'Ontario, du Centre ou de la Colombie-Anglaise. Je ne trouve pas juste de la part de certains députés de se lever et quitter la salle d'assemblée, lorsque leurs collègues s'évertuent à faire connaître les besoins du pays. Nous ferions bien mieux de rester tous ici et nous appliquer à faire tout notre possible pour le bien de notre pays. Personnellement, depuis le commencement de la session, j'ai fait tout ce que j'ai pu pour entendre tous les orateurs; même lorsque les discours étaient prononcés en français, j'ai suivi le mieux possible les idées qui y étaient exposées. Je me rappelle avoir lu dans l'ouvrage de Bourinot sur la procédure parlementaire, il y a quelques années, qu'il convient pour les membres de s'abstenir de lire leurs discours et de les improviser. Depuis mon entrée au Parlement, j'ai toujours lu les règles parlementaires de M. Beauchesne, dans lesquelles on met les membres en garde contre les discours tout faits. Or, j'entends me conformer au règlement de la Chambre et si je ne peux improviser mes discours sur les questions de haute importance, je me tairai ou je m'en irai. Je vois dans les règles de Beauchesne que la résolution suivante a été votée par la Chambre le 19 avril 1886:

> Que l'habitude de plus en plus fréquente, dans la Chambre des communes du Canada, de prononcer de longs discours, ayant le caractère de volumineux essais, écrits et préparés avec soin et de faire de longues citations, souvent étrangères au sujet, est de nature à nuire à la discussion légitime et appropriée des questions publiques, prolonge d'une manière déraisonnable les sessions du Parlement...

Et cetera. Eh bien, monsieur l'Orateur, j'entends me conformer au règlement de la Chambre, tel que je l'interprète et, en outre, je serai très bref.

C'est pénible pour un habitant de l'Ouest de rester ici, lorsque la région nous appelle comme elle le fait à cette saison de l'année.

Des VOIX: Très bien.

M. MULLINS: Je sais fort bien qu'en disant cela, j'ai la sympathie de mes amis progressistes et aussi de mes collègues de Saskatchewan. Je sais que le temps leur dure comme à moi. Peut-être ai-je habité dans l'Ouest plus longtemps que la plupart des autres représentants de cette région et c'est pour cela que mon éloignement me pèse plus qu'à eux. Au lieu de perdre notre temps, nous devrions expédier les affaires de la Chambre plus promptement dans l'intérêt de la nation. J'ai lu dans un de nos journaux une pièce de vers qui traduit de façon assez pittoresque ce que je pourrais appeler le point de vue de l'Ouest. Voici ces vers:

> Put me west of old Fort Garry,
> Where the prairie roses bloom,
> Where the auto laughs at distance
> And a man has elbow room.
> Let me ride upon the pilot,
> When the first through train goes out,
> Let me hear the settlers welcome it
> With joyous, ringing shout!
> Let me be upon the prairie
> When they start a baby town,
> And they're living under canvas
> While the first mud-sills go down;
> For it truly stirs the blood
> To see cities in the bud,
> And to feel a nation growing
> From the fertile prairie mud.

J'ai entendu des discours de la part d'honorables députés représentant diverses sections du Canada. J'ai entendu parler des députés des provinces Maritimes, de Québec, d'Ontario et de nombre d'autres provinces et districts. Par ces quelques observations que je me propose de faire ce soir, j'aimerais à faire connaître ma manière de voir à titre de membre de cette grande famille canadienne. De fait, du point de vue politique, je préfère considérer le Canada comme constituant une grande famille. La famille, prise dans l'ensemble, a des intérêts en commun, mais s'il se trouve qu'un de ses membres est dans l'embarras ou souffre de quelque désavantage, il devrait être l'objet d'un peu plus d'égards et de libéralité. Si les provinces Maritimes, la Colombie-Anglaise, la vaste région de l'Ouest, Ontario ou Québec ont chacun leurs propres

diifficultés, ou à certains moments, se trouvent dans un état d'infériorité exceptionnelle, nous ne devons pas hésiter à examiner attentivement leurs situations respectives. Il suffit d'un bon mouvement pour assurer la bonne entente. Tout cela, bien entendu, je le dis avec cette restriction que la concession ne soit pas de nature à nuire à la famille dans son ensemble. Le principe d'application en l'espèce consiste en réalité à rendre justice, justice à l'ensemble de la nation, à vouloir le bien du plus grand nombre, et à traiter équitablement tous les membres et toutes les divisions du pays dans la mesure du possible.

Les honorables députés qui représentent les autres sections du pays ont fait connaître leur point de vue à la Chambre. A mon tour, monsieur l'Orateur, je voudrais en faire autant relativement à la situation agricole dans l'Ouest. Il s'agit d'une question importante et vitale, car c'est en grande partie du sol de ces vastes prairies de l'Ouest que l'on obtiendra de quoi liquider notre dette publique. Que l'on nous en fournisse l'occasion et nous aiderons le reste du pays à acquitter cette dette.

En maintes circonstances, j'ai déjà parlé de cette même question, et on m'a dit ce soir que je n'étais pas au fait de la situation et on m'a conseillé de laisser de côté la question de l'élevage pour une fois. C'est bien ce que je m'étais proposé de faire; aussi, n'en dirai-je que quelques mots. Je vois avec plaisir que le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) a fini la lecture de son journal; j'ai fait tout ce que j'ai pu depuis mon arrivée ici afin d'obtenir de lui la réduction du prix de transport des bouvillons. Je lui demande encore une fois de nous accorder le taux de $15, sans quoi l'industrie fléchira au point de disparaître. L'honorable député qui a pris la parole avant moi a parlé de l'expédition d'animaux aux Etats-Unis; que l'on nous donne le taux de $15 pour le bétail fini et nous aurons outre-mer un marché que rien ne pourra entraver. J'ai en mains une lettre d'une maison d'Ecosse qui demande 5,000 têtes d'animaux; le marché européen est plein de promesses sous ce rapport. Il est vrai que certains animaux de qualité inférieure ne conviennent guère à l'exportation, car l'Ecossais est avisé et il lui faut des bouvillons de bonne race. Expédions les rebuts aux Etats-Unis, si l'on veut, mais non pas les jeunes animaux de bonne race que produisent les prairies de l'Ouest. Je veux parler de la Saskatchewan, notez bien; et je suis sérieux. Le jeune bœuf d'un an ou de deux ans que vous avez sur votre ferme constitue le meilleur de votre bien et le meilleur élément d'actif que puisse désirer n'importe quelle banque de l'Ouest; il n'y a rien sur la ferme qui soit aussi rémunérateur.

On a beaucoup parlé de l'exportation de la viande abattue, mais comme le ministre le sait, cela n'est pas praticable. Je suis peiné de différer d'avis là-dessus avec mon chef; ainsi que plusieurs autres de ce côté-ci, il en a déjà parlé, et je ne saurais partager leur avis à cet égard. A titre de renseignement pour la Chambre je dois dire qu'après avoir fait ce commerce pendant quarante ans et ayant moi-même exporté de la viande abattue, je suis d'avis que vous vous en tiendrez à une première et seule expédition. Le ministre en a fait l'essai, et il sait que les pertes correspondaient à $50 par tête. La seule façon logique d'exporter le bétail canadien en Angleterre, c'est de l'expédier sur pied; il a été démontré que c'est là le seul moyen pratique. Je puis le prouver à mon tour à l'aide d'une déclaration de M. McLean, de la Harris Abattoir Company; je ne saurais dire pourquoi il a ainsi changé d'avis; autrefois, c'était un partisan de l'exportation de la viande abattue. Je cite:

Il serait malavisé pour une province quelconque du Canada de vouloir inaugurer un commerce de viande refroidie à l'heure actuelle, a déclaré M. J. S. McLean, de Toronto, à l'assemblée annuelle de la Western Canada Live Stock Union. Sa compagnie, la Harris Abattoir Company, a cessé l'exportation de la viande abattue, parce que, sur dix-sept expéditions faites en 1921, elle avait perdu une moyenne de 2c. ½ la livre. Le déficit total sur 1,200,00 livres a été de $28,000.

Je me suis trouvé sur la place de Londres et j'y ai vu du bœuf refroidi de l'Amérique du sud en vente à 4 d. ½, alors que notre meilleur bœuf canadien se vendait 11 d. Lequel des deux préférez-vous? Ceux qui proposent l'expédition du bœuf abattu ne connaissent pas la situation. Ils font inconsciemment le jeu de nos ennemis en Angleterre, de ceux qui ont combattu l'admission de notre bétail. Le ministre sait que j'ai raison.

L'hon. M. MOTHERWELL: Parfaitement.

M. MULLINS: L'Irlande et quelques autres pays voudraient que le Canada n'expédiât que des animaux abattus. L'Irlande fournit au marché anglais un million de bœufs chaque année; le Canada lui en envoie 100,000 têtes. L'Irlande tiendrait dans un coin de ma circonscription, mais le Canada ne vend que 100,000 bœufs, quand il pourrait en expédier un million. En Angleterre on réclame du bœuf canadien. Je ne voulais pas parler des bœufs; j'ai beaucoup d'autres sujets à traiter; mais quelques orateurs en ont parlé eux-mêmes. Il y a de ce côté, tant d'hommes des professions libérales qui donnent leur avis

sur l'exportation des bestiaux que je crois utile de leur donner de bons renseignements sur cette question, afin qu'ils la comprennent mieux. Ce commerce n'est pas pratique; il est impossible; il nous mettrait en concurrence avec l'Amérique du Sud, qui ne peut pas expédier le bœuf sur pied, parce qu'il aurait à traverser l'équateur. Le Canada ne pourra jamais soutenir la concurrence de l'Amérique du Sud dans l'exportation de la viande de bœuf. Les éleveurs de cette partie du monde expédient du bétail abattu, parce qu'ils ne peuvent exporter le bœuf sur pied. Les ennemis des éleveurs canadiens en Angleterre essaient de nous convaincre d'exporter des viandes abattues, afin de se débarrasser de notre concurrence pour le bétail vivant. Les bœufs du Canada sont les meilleurs; on le sait bien en Ecosse. Trente jours après son débarquement, le bouvillon canadien commande encore le plus haut prix du marché.

Je regrette que le *Mail and Empire*, un journal conservateur, persiste à dire que le commerce canadien d'exportation des bœufs n'existe plus. C'est inexact, et je le dis ici pour être compris. J'ai fait une expéditiion de 600 bœufs chargés à Boston que je n'oublierai jamais. Ils eurent à subir la concurrence d'animaux médiocres provenant de l'Amérique du Sud. J'ai perdu dans cette affaire une somme si considérable que je ne recommencerai plus.

Je voudrais convaincre la Chambre que le salut du Canada dépend de l'élevage et de l'exportation du bétail vivant et de l'octroi du tarif de $15 par tête sur les bâtiments de l'Etat—je le répète pour l'édification du ministre. Le ministre a le pouvoir de nous accorder ce tarif quand il le voudra. Quand j'ai posé la question au ministre des Chemins de fer, celui-ci m'a répondu que la chose sera annoncée plus tard. L'Ouest est fatigué d'attendre. Je ne parle pas pour moi, car j'ai abandonné ce commerce; mais je plaide pour ceux qui ont des animaux à vendre. L'orateur qui m'a précédé connaît bien la question. Inutile, monsieur le ministre, de venir de nouveau confier au *Manitoba Free Press* que le Gouvernement se propose de faire quelque chose en ce sens. De grâce, ne repétez pas cette déclaration annuelle, agissez plutôt demain même.

A qui est la flotte commerciale de l'Etat et qui l'exploite? La décision dépend du ministère qui est sur ces bancs. Si mon parti était au pouvoir et refusait de mettre les navires de la flotte au service de l'éleveur Canadien, je n'hésiterais pas à passer à gauche. Ce serait vite fait, si le Gouvernement ne voulait pas encourager l'élevage qui conservera la fertilité du sol de l'Ouest. L'Ouest a cessé de produire 30 minots de blé à l'acre. La Saskatchewan ne rend plus 50 minots à l'acre, à cause de l'absence de troupeaux sur les terres. Vous pompée la fertilité du sol et vous ne lui donnez rien pour se refaire, parceque vous n'élevez pas d'animaux.

M. VALLANCE: Si le ministre réduit le tarif de 15 dollars, l'honorable membre viendra-t-il prendre place de ce côté (la droite)?

M. MULLINS: Ce n'est pas la seule question à considérer; il y en a beaucoup d'autres qui comptent; mais si le Gouvernement se rend à nos revendications, je suis assez juste pour lui en reconnaître le mérite partout dans l'Ouest. Il y a de ce côté (la gauche) un homme pratique qui fera le nécessaire, s'il vient à prendre les rênes du pouvoir; dans le cas contraire, il entendrait parler de moi. Pourquoi changerais-je de parti? Je vous l'ai déjà dit vingt fois et je le répète: c'est le bétail vivant et non la viande que le Canada doit expédier.

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est exactement notre politique. mais vos amis insistent en faveur de l'expédition des viandes.

M. MULLINS: Ils ne sont pas au pouvoir. Le ministre des Chemins de fer a dit que la marine commerciale ne faisait plus partie de la coalition et que je retardais d'un an. Je ne retarde pas d'une heure. Il est possible que la marine du gouvernement ne fasse plus partie des lignes coalisées de New-York, mais elle appartient à l'union maritime du port de Montréal. Il n'y a pas de différence. La flotte pourrait prendre des chargements de bœufs demain matin, si le ministre voulait en donner l'ordre. La ligne Jensen, exploitée par des capitalistes particuliers de Toronto, met quatre navires en service et elle transporterait ce bétail à raison de $15 par tête si elle était protégée contre une guerre de tarifs. Quand ces bâtiments vont en Europe ils ont pour toute cargaison des bestiaux; et ils reviennent vides. Pourquoi n'en peut-on faire autant avec les navires de la marine marchande, qui sont au nombre de 24 avec une capacité de 8,000 tonnes chacun? J'ai traversé l'océan, monsieur l'Orateur, sur des petits navires de 3,500 et de 4,000 tonnes. Durant 35 ou 40 ans j'ai fait la traversée sur de tout petits bateaux presque insignifiants à côté des bâtiments de la marine marchande. On veut nous faire croire que ces navires ne sont pas bons, mais ils naviguent très bien.

N'allez pas donner ces navires; ne les vendez pas $45,000 ou $50,000, car vous en aurez besoin avant longtemps et vous en aurez certainement besoin quand vous ouvrirez le port que je vais vous demander d'ouvrir.

Je dois implorer votre indulgence, monsieur l'Orateur, ainsi que celle de la Chambre, pour avoir abordé la question du bétail; je n'en aurais pas dit un mot sans y être provoqué par les honorables représentants, tant il y a d'autres questions importantes intéressant cette grande famille canadienne que nous sommes censés représenter dans cette Chambre. Il y a le problème houiller des Provinces maritimes, le problème houiller de l'Alberta, les problèmes particuliers de la province d'Ontario, et nous venons d'apprendre que Toronto a besoin d'un entrepôt des douanes; puis dans l'Ouest canadien il y a les grands problèmes du transport, de l'amélioration du service des banques, de la réduction des taux d'intérêt. Vous autres capitalistes de l'Est, n'allez pas dans l'Ouest prêter aux travailleurs de la terre aux taux exorbitants de 8, 9 et 10 p. 100 que vous en exigez. Personne ne saurait assumer des intérêts aussi élevés. Il faut faire crédit à bon compte au cultivateur de l'Ouest, il faut l'aider, l'encourager; et alors nous aurons un pays merveilleux.

Je dis ceci pour la gouverne des messieurs du ministère: Cessez d'acheter des immeubles à Ottawa. Ne gaspillez plus de fonds sur ces édifices, car le jour viendra où ce Parlement siégera à Winnipeg. Voilà l'axe, à mi-chemin entre l'Atlantique et le Pacifique; voilà l'emplacement logique de ce Parlement; et dès que vous donnerez une chance à la population de l'Ouest, la grande majorité de notre public se trouvera à l'ouest de Winnipeg, sur ces immenses prairies. Vous qui tenez les guides, empêchez ces chevaux fougueux de s'emballer; faites-nous accorder un tarif de $15, faites diminuer les taux d'intérêts, faites améliorer le service de transport et baisser les prix de ce service, pour que les cultivateurs de l'Ouest puissent écouler leurs produits sur les marchés de l'univers.

Je n'avais pas l'intention, monsieur l'Orateur, d'abuser aussi longtemps de l'indulgence de la Chambre; seulement je tenais à exposer mon attitude à l'intention de l'honorable représentant de Brandon (M. Forke) et de l'honorable député de Lisgar (M. Brown), car je ne serai pas ici pour la mise aux voix mardi soir. Pour une raison ou pour une autre l'honorable représentant paraissait s'intéresser outre mesure à mon siège et à mes deux amis ici; nous sommes aussi loyaux à l'agriculteur de l'Ouest canadien que n'importe quel honorable député du groupe progressiste.

Je prie l'honorable représentant de surveiller de près le moindre de mes gestes, la moindre de mes paroles à la Chambre, et d'en faire rapport aux électeurs de Marquette, ainsi qu'il s'est engagé à le faire. L'honorable représentant de Brandon affirme qu'après les prochaines élections il y aura peu de conservateurs à la Chambre. Il m'a causé des inquiétudes au sujet de mon siège que j'essaye de garder depuis le 7 janvier. Je sentais presque que j'allais perdre mon siège quand j'ai appris que l'honorable député avait dit à Toronto:

> Je suis sûr d'une chose, c'est qu'advenant une autre élection les conservateurs n'auraient jamais le nombre de députés qu'ils comptent actuellement à la Chambre. Le parti conservateur a maintenant sept députés du Manitoba où il est en minorité.

Puis il avoue qu'il est libéral. Voici ses paroles, d'après le compte rendu:

> Au dire du leader progressiste, le ministère libéral actuel va se maintenir sans difficulté pour la durée de la session. Peut-être même va-t-il rester à la direction des affaires jusqu'à l'expiration de son mandat. "Après tout", dit M. Forke, "les progressistes sont simplement des libéraux agissants".

M. FORKE: Je dis pour la troisième et dernière fois,—car c'est la troisième fois que j'ai dû me lever pour nier cette assertion,—que je n'ai jamais prononcé ces paroles. Je n'en ai point honte; seulement je n'ai jamais dit cela.

M. MULLINS: Je n'en ai jamais vu un démenti. Si on me citait à tort dans la presse, je rectifierais l'erreur. Quand je me ralliai au parti progressiste, il y a quelques années. je croyais que ce groupe serait utile à l'Ouest canadien; mais dès la première assemblée où j'assistai on attaqua le tarif. Vous pincez cette corde depuis trop longtemps dans l'Ouest; du reste c'est la seule que vous ayez à votre lyre. Vous revenez constamment sur cette question alors qu'elle n'est pas d'une importance vitale à l'Ouest du Canada. C'est comme la musique qu'on tire d'un violon chinois qui n'a qu'une corde. Mais vous faites l'aveu qui paraît dans le journal. Je vous ai connu et j'ai toujours cru que vous étiez un solide libéral; mais c'est la première fois que je vois dans la presse l'aveu que vous êtes un libéral agissant. Je crois que l'on en a dit suffisamment à votre sujet, de ces menaces et ainsi de suite; mais je ne vous crois pas homme à vous servir avec trop de rigueur envers qui que soit. Vous connaissant depuis nombre d'années et fixé comme je le suis sur vos opinions, je dis que vous êtes un libéral et qu'il vous est loisible de passer du côté ministériel et d'y accepter un portefeuille. On ne saurait trouver au Canada d'homme d'une plus grande franchise que celui que nous appelons "Bob Forke". Je

connais assez la procédure parlementaire pour savoir qu'il ne faut pas désigner les députés par leurs noms, mais je m'adresse à mon honorable ami tout comme si nous étions à causer sur les prairies de l'Ouest. L'honorable député de Brandon n'ignore pas la façon dont on parle dans cette région, mais dans cette Assemblée, lorsque nous adressons la parole aux honorables députés, c'est une autre affaire.

Je ne veux pas faire de reproches aux banques, mais j'aurais un petit conseil à leur donner. Je suis d'avis qu'elles devraient accorder des pouvoirs plus étendus aux gérants de leurs succursales de l'Ouest; elles devraient leur dire: "Vous aurez plus de latitude lorsqu'il s'agira de traiter avec le cultivateur, et tenant compte de l'article 88 de la loi des banques, vous lui avancerez des fonds à un taux raisonnable, soit 6 p. 100 au plus."

Pour ce qui est du crédit agricole, je remplacerais, monsieur l'Orateur, cette expression "crédit agricole" par autre chose. Je ne conçois pas qu'un homme puisse s'endetter, lorsqu'il peut faire autrement. Je tiens à ce que nos cultivateurs de l'Ouest se libèrent de leurs dettes. Une hypothèque sur une terre des prairies est comme un nuage planant sur un champ d'épis dorés dans ces régions. Si les affaires étaient bonnes là-bas, personne n'aurait besoin d'emprunter. Il nous est venu de McAuley, qui se trouve dans ma circonscription, une lettre ouverte adressée à M. W. F. Maclean, Chambre des communes, Canada, et dont voici la teneur:

Les gens de cette région sont fort ennuyés de ce que l'on a fermé la succursale de la banque Royale à cet endroit, pour l'unique raison que cette dernière avait été engagée à fermer cette succursale par la banque de Toronto, qui, à dix milles d'ici, a une succursale, laquelle, d'après nous, ne rapportait pas de bénéfices à cause du peu d'étendue du territoire desservi et parce que notre clientèle, si elle pouvait l'obtenir, lui serait d'un grand appoint. Par conséquent on effectua une sorte de compromis et on lui céda notre clientèle en retour d'une concession analogue quelque part dans la province de Québec.

Les hauts fonctionnaires de la banque Royale admettent que cette succursale à rapporté des bénéfices tous les ans depuis son ouverture en 1919 et que tous les emprunts effectués dans la régions ont été remboursés jusqu'au dernier sou. On nous dit qu'il y avait environ $90,000 en dépôts lors de la fermeture et à cette occasion, les autorités de la banque ont agi de façon fort cavalière. Le 26 janvier, un mardi, le gérant local reçut l'ordre de fermer la succursale le 30 du même mois, sans autre avis, mais la nouvelle se répandit rapidement et les déposants vinrent, soit retirer leurs comptes, soit reprendre les valeurs déposées dans les coffrets de sûreté qu'ils louaient de la banque.

On donna aux déposants le choix entre le retrait de leurs fonds en espèces, tant qu'il y en aurait, ou le transfert de leur compte à une succursale quelconque de la banque Royale. Faute d'instructions spéciales, le compte était transféré à la banque de Toronto, à Welwin (Sask.), ce qui sans doute était autorisé par la loi des banques, loi que nous croyons tout spécialement favorable à ces institutions.

Dès que notre "board of trade" apprit que la banque devait être fermée, on convoqua une assemblée publique et une députation de deux de nos membres fut envoyée à Winnipeg auprès du représentant de la banque Royale dans l'Ouest, pour le prier de retarder au moins d'un mois la fermeture de la succursale, ce qui nous aurait permis de faire les démarches nécessaires pour obtenir une autre banque, ou encore nous aurait valu un délai raisonnable pour mettre ordre à nos affaires. On leur répondit que la banque ne pouvait faire cela, parce qu'elle avait les mains "liées".

Les délégués se présentèrent chez les représentants de plusieurs autres banques, qui consentirent à examiner l'opportunité d'ouvrir une succursale ici, mais nous nous apercevons qe l'Association des banquiers les a fait rentrer dans les rangs, et la banque de Toronto, qui avait trafiqué notre clientèle, se moque maintenant de nos vains efforts.

Pendant un certain temps, McAuley avait une succursale de banque, mais, pour une raison ou pour une autre, les conseils d'administration des banques ont conclu entre eux une entente quelconque, et il en résulte qu'aujourd'hui McAuley n'a pas de banque. Les cultivateurs ont besoin des banques lorsqu'ils expédient leur grain, comme lorsqu'ils veulent déposer leurs épargnes. Le gérant d'une petite succursale de l'Ouest devrait être investi d'une plus grande autorité, étant donné qu'il est au fait de la situation locale. Si, lorsqu'il s'agit de prêts, on lui impose une limite d'un à deux milles dollars, et que, pour une avance plus importante, il est tenu d'en conférer avec le siège social, à Québec, à Montréal, ou à Toronto, il faut attendre une couple de semaines, et il peut arriver qu'il soit trop tard pour faire l'affaire de celui qui a sollicité l'emprunt. De plus, il arrive fréquemment que le bureau principal refuse l'avance parce qu'il n'est pas aussi bien renseigné sur la véritable situation que celui qui se trouve sur les lieux mêmes. Il nous faut un meilleur service de banques dans l'Ouest. Cette lettre a été adressée à M. Maclean et j'en ai également reçu une copie. J'en ai donné lecture à l'intention du comité de la banque et je prie ce dernier, lorsqu'il se réunira de nouveau, de faire quelque chose en vue de venir en aide à la classe agricole de cette importante région de l'Ouest.

J'aborde maintenant une question de haute importance,—et je sais que l'on me fera d'amers reproches à ce sujet, mais je me sens de taille à les supporter; bon nombre de gens d'une certaine ligne d'affaires protesteront contre ce que je vais dire à ce propos. Selon moi, le seul moyen d'assurer le succès de l'agriculture dans l'Ouest consiste à y encourager l'esprit de coopération. Il y a quelques années mon très honorable chef (M. Meighen) a pris l'initiative de ce mouvement. On déposa un projet de loi concernant la mise en vente du grain de l'Ouest. Une fois en application, ce régime fut l'objet de nombreuses

critiques, mais aujourd'hui le système a été adopté, et je puis dire que la vente coopérative est la seule propre à assurer l'écoulement le fonctionnement de cette méthode. Elle est dirigée honnêtement et je crois qu'elle sera des produits du grain. J'ai surveillé de près fructueuse. Elle s'impose. J'ai toujours affirmé que, pour réussir, les agriculteurs doivent s'unir, mais non pour faire de la politique; ils doivent s'en abstenir absolument. Il est nécessaire que les cultivateurs dirigeants de l'Ouest, les principaux manufacturiers, les administrateurs des chemins de fer, des banques et des autres entreprises commerciales s'entendent dans l'intérêt de tous. Je désire citer une parole du président Roosevelt à ce sujet. Qu'on me permette de dire que j'ai eu l'honneur de me promener à cheval sur un "ranch" avec cet homme maintenant disparu. Je l'ai rencontré une autre fois à Toronto et je me suis trouvé avec lui également au Dakoka. J'ai dormi avec lui sous la même tente, il y a plusieurs années. J'ai toujours admiré Teddy Roosevelt. Il dit:

La méthode coopérative est la meilleure méthode d'organisation, partout où les hommes ont l'esprit qu'il faut pour la mettre en pratique. En vertu de cette méthode, toute entreprise est dirigée par un comité, chaque membre n'ayant qu'une voix et chacun retirant des profits suivant ce qu'il vend, achète ou fournit. Elle dévelope la responsabilité individuelle et elle est supérieure à toutes les autres, au double point de vue moral et financier.

Les agriculteurs de l'Ouest canadien ont souvent tenté de résoudre la question par les coopératives de vente en commun du blé. Il me semble que c'est la seule façon de mettre le grain de l'Ouest sur le marché. Le jour viendra où l'Ouest produira des hommes qui ne seront pas entraînés par une vague de popularité politique. Je prie l'honorable député de Brandon de retenir cette parole. J'ai quelque peu étudié la question. C'est un sujet que j'ai préparé—je ne parle pas de mon discours—particulièrement pour la gouverne de l'honorable représentant de Brandon:

La coopération s'impose

Le jour est venu où l'Ouest canadien doit produire des dirigeants de la classe agricole qui ne perdront pas la raison à cause d'une vague de popularité politique, des chefs capables de comprendre qu'on n'a besoin de lois qu'accidentellement; que l'agriculteur a besoin d'abord de la coopération dans la production, la distribution et la vente. Il est vrai que la production doit demeurer un travail surtout individuel; mais si l'agriculteur peut réduire de moitié les frais du battage au moyen de la coopération, pourquoi ne pourrait-il, par une méthode semblable, réduire les frais de labour et de semailles? Pourquoi ne pourrait-il discréditer absolument la ferme où poussent les mauvaises herbes et ainsi épargner les millions de dollars que déboursent chaque année les cultivateurs de l'Ouest pour faire pousser les mauvaises herbes?

En définitive, il faudra résoudre la question du tarif par une entente mutuelle entre les agriculteurs et les manufacturiers. On n'a jamais agi sagement et de concert à propos du tarif canadien et l'on ne trouvera aucune solution tant que continueront les querelles politiques insensées et interminables. Nous n'avons pas l'intention de traiter la question du tarif dans cette brochure pour les raisons que nous avons indiquées. Cependant voici un fait qui mérite d'être noté: les cultivateurs se plaignent que le tarif leur a coûté 9 millions de dollars en 1922; mais on ne parle jamais des 150 millions de dollars que les agriculteurs de l'Ouest canadien ont perdus en 1922 à cause des mauvaises herbes.

Le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) dit que j'ai parlé de la convention de commerce avec l'Australie dans toutes les parties de la circonscription de Marquette en évitant de traiter la question du tarif. Ce n'est pas exact. On a discuté la question du tarif dans toutes les assemblées populaires tenues dans le comté de Marquette. J'avais devant les yeux une liste de sujets à traiter afin de ne pas m'en écarter. Il me fallait traiter tant de sujets importants, tels que les frais d'administration de l'Etat, la question du transport et autres, que, certaines fois, je n'ai pu que toucher au tarif. C'est peut-être à quoi faisait allusion le ministre; mais on a discuté le tarif dans toutes les réunions et on l'a exposé à toutes les femmes de la circonscription. Pour savoir si les femmes de Marquette comprenaient l'importance de la protection, vous n'avez qu'à compter les suffrages accordés aux libéraux dans Marquette, où l'orateur à la bouche d'argent, le docteur Roche, n'était élu que par une faible majorité. Les élections ont toujours été fort contestées dans ce comté et la majorité que j'ai reçue démontre que les femmes du comté ont compris que la convention conclue par le Gouvernement nuit aux aviculteurs canadiens. Quand ces femmes désiraient acheter des toilettes de printemps, elles pensaient au tarif et elles allaient enregistrer leur suffrage en conséquence.

Au lac Shoal, on fabrique les meilleurs produits laitiers du pays; on ne les surpasse dans aucune partie du Canada, car ils remportent tous les prix dans les expositions internationales. Ils ont obtenu le premier prix à l'exposition nationale de Toronto. Une dame de McAuley, a reçu le premier prix pour le beurre de crèmerie. Les femmes de mon comté savent que le traité conclu par le Gouvernement, lequel permet au beurre australien d'entrer au Canada, était répréhensible et contraire à leurs intérêts. Je sais fort bien quels sont ceux qui m'ont accordé leur suffrage. Ce sont surtout des libéraux qui se prononcèrent pour moi, parce qu'ils savaient que le Gouvernement avait conclu une convention de nature à nuire à leurs intérêts.

Je prie le ministre de l'Agriculture de mettre de côté le journal qu'il lit, car je ne puis lui

parler quand son visage est caché par un journal. J'ai contemplé sa bonne physionomie pendant quarante ans, dans l'Ouest, et je n'éprouve aucun sentiment d'animosité à son égard. J'aime à voir son sourire gai; mais, quand il cache sa figure derrière un journal, je ne puis lui parler. L'industrie laitière du Canada vous demande par ma bouche: Pourquoi avez-vous fait cela? J'ai essayé de vous donner le meilleur lait possible et vous négociez un traité permettant au beurre australien d'entrer au pays. La poule canadienne viendra dire: Je ponds les meilleurs œufs du monde et vous avez une convention ouvrant le marché canadien aux œufs de Chine et d'Australie pour venir faire concurrence au meilleur œuf de l'univers, l'œuf pondu au Canada dans les conditions les plus hygiéniques. En pays étranger, j'ai vu la population faire de l'aviculture; je l'ai vue nourrir les poules, et je refuse de manger des œufs importés. Je prie le ministre de faire quelque chose pour les cultivateurs de l'Ouest.

Il y avait 250,000 tonnes de criblures de la dernière récolte à Fort-William, et voici comment on en a disposé: 126,000 ont pris le chemin des Etats-Unis, et 995 tonnes seulement vinrent au Manitoba—et je me suis servi d'une partie pour l'alimentation—et le reste s'en est allé en Ontario. Si le Gouvernement voulait faire quelque chose des cultivateurs des Prairies, il interdirait l'exportation des criblures aux Etats-Unis et permettrait qu'on les retournât au cultivateur de l'Ouest à prix réduit pour qu'il les utilise dans l'alimentation du jeune bétail. Ceux qui organisent la vente du grain en commun vont avoir un élévateur pour les criblures; ils vont nettoyer le blé en partie à la ferme et nous aurons les criblures pour l'alimentation.

Je me demande quand viendra le jour où nous aurons le régime agricole qu'il faut et que nous aurons des foyers, et non des maisons de pension dans les Prairies. On m'a blâmé pour avoir parlé de ce cultivateur qui n'a ni vache, ni porcs, ni volaille. Je ne pense pas à mal, tout en ayant parlé à bon escient. Je ne voulais offenser personne qui fait la culture du blé dans l'Ouest canadien. L'homme dont je voulais parler ne fait pas de la culture mixte, mais c'est l'homme qui n'y demeure pas, qui ne fait qu'exploiter le sol et qui se prépare à transporter ses pénates en aucun temps. Les députés de la Saskatchewan savent bien de qui je veux parler. Les citoyens auront plus de patriotisme quand ils auront un foyer, car un homme défendra son foyer plutôt qu'une maison de pension. Je désire voir les cultivateurs de l'Ouest se construire pour eux-mêmes des maisons ayant tout le confort possible, élever une famille et garder leurs fils sur la ferme. Je ne désire pas voir nos garçons gagnés par l'attirance de la ville en voyant leurs frères s'y enrichir par d'autres moyens. Je désire qu'on utilise les céréales secondaires dans l'élevage du bétail, des porcs dont la vente enrichira le cultivateur. Il ne saurait s'enrichir en ne s'adonnant qu'à la culture du grain. Mes honorables collègues de la Saskatchewan savent que pour réussir il faut faire une culture variée. Il est impérieux que les Prairies se peuplent, et l'on verra s'élever des foyers là-bas quand cette immense région aura été dotée d'au moins un semblant de moyens de transport, de telle sorte que toute barrière soit supprimée et que l'on puisse atteindre l'Est et l'océan par le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Ce nom m'amène à traiter d'une question dont on a beaucoup parlé. S'il m'est permis de le dire, je suis le seul homme dans cette Chambre aujourd'hui qui aie assisté à la réunion tenue à Winnipeg il y a trente-huit ans, alors que Hugh Sutherland, un de mes amis, M. Scarth, se disputaient ce comté. Hugh Sutherland donna lecture d'une dépêche annonçant que les rails étaient en route et que le chemin allait être construit. Or il y a de cela trente-huit ans, et nous n'avons pas cessé de parler de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Depuis lors, il ne s'est pas tenu de réunion politique sans qu'on dise à la population que l'entreprise allait être exécutée, et petit à petit le chemin a été construit, si bien que, maintenant il ne reste plus que quatre-vingt-dix milles pour atteindre l'océan, puisqu'il est construit jusqu'aux rapides Kettle. Mais on n'est pas allé plus loin. Le Gouvernement nous dit maintenant qu'il va achever ce chemin de fer. Je l'assure que je suis avec lui de tout cœur et que j'ai confiance qu'il mènera son projet à bonne fin.

A ce sujet on m'a reproché d'être allé dans Middlesex parler à de mes anciens amis qui faisaient le commerce de bestiaux. L'honorable député de Middlesex-Ouest (l'hon. M. Elliott) sait exactement ce que j'ai dit, et il peut me rendre le témoignage que je n'ai rien dit ressemblant à de la critique, d'autant plus que je n'ai pas discuté le projet du chemin de fer de la baie d'Hudson. L'honorable député doit aussi être renseigné sur l'identité de la personne qui a envoyé la dépêche qui a tant fait parler contre moi. De partout, et même de l'Arkansas, j'ai reçu des lettres me disant que ce que j'avais dit de ce projet avait laissé une mauvaise impression dans l'esprit de ces gens. Je n'ai pas dit un mot du chemin de fer de la baie d'Hudson. L'honorable

député de Lisgar (M. Brown) n'est pas à son siège, seulement je lui ferai remarquer qu'il se trompe quand il parle de l'honorable député d'Oxford-Sud comme de celui qui était avec moi à la tribune. C'est l'honorable député d'Oxford-Nord (M. D. M. Sutherland) qui se trouvait avec moi. L'honorable député d'Oxford-Sud était dans l'Ouest et il a dit que le chemin de fer de la baie d'Hudson serait construit, mais le docteur Sutherland m'accompagnait et jamais il n'est allé plus loin que les grands Lacs du côté de l'Ouest. Il exprima l'avis, à la fin de l'assemblée, que le Gouvernement gaspillait des millions pour le chemin de fer de la baie d'Hudson. Il parla ainsi après mon discours, et je lui dis de mon siège: "Un instant, vous avez tort, vous ne savez pas ce que vous dites. C'était à la fin de l'assemblée, dis-je, et je n'avais pas l'occasion de faire la moindre réplique. Je demande à mon honorable ami de Lisgar d'aller dans Marquette et d'expliquer les circonstances aux gens de l'endroit. J'ai été en butte à de sévères critiques à ce sujet, mais c'est une de ces occasions en politique où l'on risque de se faire représenter sous un faux jour, quoi qu'on fasse. Peu importe que vous vous taisiez ou que vous parliez; les gens vous critiquent. Permettez-moi de proclamer, cependant, qu'ici comme ailleurs, je suis tout à fait le défenseur des cultivateurs de l'Ouest canadien, et je défie quiconque de montrer que j'aie jamais agi à l'encontre de leurs intérêts. Et tant que j'aurai l'honneur de représenter le comté de Marquette, je ferai tout en mon pouvoir pour les favoriser de toute manière.

Je ne saurais dire du tout qui distribue les plaquettes dans lesquelles on critique le chemin de fer de la baie d'Hudson. Quel est cet homme et d'où vient-il? Je ne crois pas qu'il ait jamais vu la baie d'Hudson. Je ne crois pas qu'il la connaisse le moins du monde. Cependant, lui ou un autre encourt de grands frais pour faire imprimer et distribuer ces brochurettes. Si ce M. J. L. Payne désire une photographie du *Welshman* dans le golfe, j'apporterai une vue de lanterne de projection et la lui montrerai pour l'instruire. L'année où une interdiction a frappé le bétail canadien, j'étais à Montréal avec un ami qui avait 507 têtes de bétail dans ce vaisseau, et celui-ci fut immobilisé deux semaines dans les glaces du golfe. Quelques copains le protographièrent. Mais cette photographie est négligeable si on la compare à certaines gravures de cette brochurette déposée dans mon casier postal.

J'ai lu un article sur la baie d'Hudson dans l'*Ottawa Journal*, et, sans vouloir chercher querelle aux journaux, je dois signaler que l'auteur de cet article se trompe tout à fait quand il affirme que l'argent consacré au chemin de fer de la baie d'Hudson est autant de millions jetés aux icebergs, aux loups et aux phoques. Bien plus, tandis que je lisais cet article au printemps, des gens se baignaient dans la baie d'Hudson. Il y avait à ma chambre, ce soir, un monsieur qui disait qu'il se baignait dans la baie et que l'eau était chaude en septembre. Celui dont je parle, M. Hoey, était député de cette Chambre durant la dernière législature, et le premier ministre manitobain et le maire de Winnipeg aussi m'ont dit la même chose. Un de mes amis est resté de mai à septembre à la baie, l'an dernier, et, à la suite de ses observations, il a pu m'assurer qu'à son avis la navigabilité de la baie est indubitable. Pour ma part, je sais qu'elle est navigable et il n'y a pas de raison pour que la voie ferrée ne se construise pas. Si elle avait été construite en entier et qu'on eût constaté l'impraticabilité de la voie, la population de l'Est pourrait avec raison réclamer sa livre de chair.

Je tiens à dire au ministre des Chemins de fer que, s'il désire acquérir du renom, il exécutera ce projet, mais je crains que la façon d'agir du Gouvernement ne soit aujourd'hui tout à fait fautive. Je regrette que le ministre ne soit pas à son siège; je comptais lui exprimer mes vues en particulier. Je ne veux pas du tout trouver à redire, mais je lui demande de traiter honnêtement la population, à cet égard. Il peut accomplir un acte à sa gloire en parachevant comme il faut la voie ferrée de la baie d'Hudson. Qu'il ne nous assure pas, comme cela s'est fait pour le Canadien-National, que l'entreprise coûtera dix ou douze millions, pour s'apercevoir, au bout du compte, que les frais s'élèveront à quelque quatre cents millions. Nous voulons un chemin de fer construit honnêtement jusque dans le moindre détail.

A ce propos, je désire citer une lettre qui s'explique d'elle-même. Voici tout ce que le Gouvernement fait à l'heure actuelle: il pose simplement des traverses inférieures. Ces traverses sont éparpillées le long de la voie et elles ne mesurent pas plus de six pouces de diamètre. Elles sont en cèdre de marais acheté aux Etats-Unis. Certes, c'est effroyable. Un de mes amis, un vieux voyageur, faisait partie d'une expédition le long de la voie de la baie d'Hudson et, en réponse à la demande que je lui avais adressée de me signaler l'état des choses, il m'adresse la lettre suivante du Pas. Il est important que la députation con-

naisse la substance de cette lettre. Elle m'est adressée à moi-même et elle est ainsi conçue:

A propos de ma correspondance antérieure avec vous, j'inclus ici quelques autres détails sur le chemin de fer de la baie d'Hudson. Vous vous rappellerez peut-être qu'en 1918, à cause des exigences de la guerre, on a enlevé une grande quantité du matériel de ce réseau, y compris soixante wagons d'acier contenant chacun trente tonnes. On a probablement retiré aussi une douzaine de locomotives, outre des wagons à plate-forme et un très grand nombre de traverses. Je n'ai jamais entendu dire que le chemin de fer de la baie d'Hudson ait jamais été indemnisé en espèces pour le matériel enlevé, mais dans l'affirmative, il serait fort intéressant de savoir quel montant on lui a crédité. Je crois que les traverses ainsi enlevées ont été utilisées sur la ligne entre Preeceville et Kenville.

Vous l'ignorez peut-être, mais il n'est pas moins vrai que l'on garde toujours de grandes quantités de provisions en entrepôt à Port-Nelson, et, d'après les renseignements que j'ai recueillis, une bonne partie est vendue au prix coûtant à la compagnie de la baie d'Hudson, principalement à M. Harding, gérant du poste de la compagnie à York Factory.

Voici, pour moi, le point le plus important:

Chose des plus intéressantes à constater, c'est qu'aucune des traverses présentement échelonnées le long de la voie n'est de première qualité; ce sont plutôt ce que l'on appelle des rebuts, de cèdre de marais. Quelqu'un qui s'y connaît en fait de traverses me dit que plusieurs n'ont que cinq à six pouces de diamètre et ne résisteront pas aux crampons.

Je vous mentionne cela, car j'aimerais que l'on interrogeât le ministre des Chemins de fer sur les sujets dont je parle dans cette lettre.

Si c'est ainsi que le Gouvernement entend terminer le chemin de fer de la baie d'Hudson, les perspectives ne sont pas brillantes pour la population de l'Ouest. La traction sera bien pauvre sur les traverses insuffisantes pour porter une locomotive auxiliaire. Le Gouvernement ne doit pas oublier que ce chemin de fer devra transporter de lourds convois de blé et de bestiaux. J'ai toutes raisons de croire que cette route est navigable, nonobstant ce qu'en pense M. Payne, ou ce que prétendent en savoir les auteurs de brochures de propagande. Je le crois à cause de ce que j'en ai appris au cours de nombreux voyages maritimes. J'ai traversé l'Atlantique 104 fois et dans ces pérégrinations, je demandais aux vieux marins que je rencontrais sur les navires à bestiaux, où ils avaient fait leur carrière. Plusieurs étaient d'anciens navigateurs et pêcheurs dans la baie d'Hudson, et lorsque je les priais de me dire ce qu'ils pensaient de cette route, ils me répondaient: "Nous préférons la route de la baie d'Hudson au détroit de Belle-Ile. Elle n'est pas plus dangereuse et elle est bien plus facile". Souvenez-vous des naufrages sur l'île d'Anticosti. Prenez une carte de l'île d'Anticosti et vous ne trouverez pas où mettre une tête d'épingle là où il n'y a pas eu de naufrage. D'autre part, la navigation de la baie s'est faite sans encombre; je me souviens que de deux naufrages depuis nombre d'années. Je suis intimement convaincu que la baie d'Hudson est de navigation moins dangereuse que le fleuve Saint-Laurent. Je ne trouve rien à redire contre les légitimes prétentions de Saint-Jean (N.-B.), ou de Montréal, et j'expédie par ce dernier port depuis longtemps; mais l'Ontario leur fournit beaucoup de trafic et tout ce que je demande c'est que l'Ouest ait son tour. Nulle autre route existante n'est comparable à celle de la baie d'Hudson, lorsqu'elle sera terminée, pour le transport du bétail. J'ai vu jeter de 100 à 150 bestiaux au fleuve, entre Montréal et Qpébec, à cause de la chaleur et de la mauvaise ventilation des navires à bestiaux. Cela n'arrivera jamais sur la route de la baie d'Hudson. Le bétail canadien de l'Ouest est habitué au froid vivifiant; il est vigoureux et il supportera le trajet par la baie d'Hudson beaucoup mieux que le long parcours en chemin de fer jusqu'aux ports de l'Atlantique. La perte de poids provient surtout du trajet, de Winnipeg aux ports de mer; sur les navires l'air est meilleur. L'honorable préopinant a traversé l'Atlantique plusieurs fois et il peut me corroborer. C'est le voiturage en chemin de fer, et non maritime, qui est à redouter. De beau temps, le bétail se maintient en bonne condition à bord.

Ce projet de la route par la baie d'Hudson est bien critiqué. Je regrette de dire que même parmi l'opposition certains honorables députés s'amusent de m'en entendre parler. Eh bien! que les sceptiques n'oublient pas que l'on tenait il y a quelques années tout le pays à l'ouest d'une zone de 46 milles des Grands lacs, pour absolument impropre à la culture; au delà, c'était le désert et la glace. Voilà ce qu'en disait un ingénieur éminent, et nous sommes témoins de la fausseté de cette prédiction. De même, lors de la construction du Pacifique-Canadien, l'on disait qu'il ne ferait pas suffisamment de recettes pour payer son graissage de roues; qu'il traversait un pays aride et de glace. L'auteur de cette prophétie insensée a même écrit un livre sur ce sujet. Ingénieur des plus savants, il se croyait désigné pour éloigner du pays le désastre de la construction du Pacifique-Canadien. Il y a assez longtemps, le 6 mai 1886, un vieil ami à moi, M. W. F. Luxton,—bien connu de l'honorable député de Winnipeg-Sud (l'hon. M. Rogers)—écrivait dans la *Winnipeg Free Press* dont il était le rédacteur, cet article d'application aussi actuelle aujourd'hui encore:

Ce projet est le grand espoir de l'Ouest canadien. Bien d'autres choses importantes deviennent insignifiantes par comparaison. C'est la nature qui se met

en frais de détruire ses propres obstacles. Ce qui nous nuit naturellement, c'est notre éloignement de la mer et des marchés mondiaux; or la baie d'Hudson nous offre ce merveilleux avantage d'un port de mer à proximité et d'une route maritime plus courte que celle de nos voisins de l'Est. Situés en plein intérieur, de fait au centre même de cette région la plus large du continent; voici tout près cette grande mer intérieure qui va résoudre le problème. Nos terres sont les plus fertiles de l'univers, et l'ouverture de la route de la baie d'Hudson nous rapprochera aussitôt des marchés européens autant que les provinces de l'Est et les états au sud et à l'est. La perspective est magnifique! Jamais offre plus alléchante n'a été faite à qui que ce soit que celle que nous proposent aujourd'hui le chemin de fer de la baie d'Hudson et les riches ressources naturelles avec lesquelles il nous mettra en contact. Faisons en sorte que personne ne s'oppose au vif désir de ce grand pays.

Les habitants de l'Ouest ont montré beaucoup de patience en ce qui concerne ce projet. Et, après tout ce temps perdu, nous espérons que le Gouvernement achèvera la ligne, et avec honnêteté. Si le ministère actuel en est incapable, qu'il cède sa place aux membres de ce côté-ci de la Chambre. Alors le chemin de fer sera construit dans ces conditions. Nous verrons alors de longs convois de grain et de bestiaux rouler sur les rails du chemin de fer de la baie d'Hudson jusqu'à l'océan. Il y a à Ottawa un quotidien qui s'appelle le *Journal*. Je le lis tous les matins. J'ignore pourquoi il est si opposé au chemin de fer de la baie d'Hudson. Harry Mullins. M. Murphy et le député de Springfield (M. Hay) sont le moindre de ses soucis. Mais l'auteur des articles du *Journal* n'est qu'un particulier. Connaît-il le sujet à fond? A-t-il visité la baie d'Hudson? En dépit de ses connaissances restreintes, il veut façonner l'opinion publique. J'ai suivi cette route—bien que je ne sois peut-être pas allé aussi loin que le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell); j'ai des photographies de la route et de la région. Les deux sont splendides. Le territoire est excessivement riche en minéraux, et les eaux de la baie d'Hudson sont des plus poissonneuses. Plusieurs citoyens de l'Ouest, y compris le maire de Winnipeg, ont vu ce pays de leurs yeux, ainsi que l'honorable député de Dauphin (M. Ward). Celui-ci a visité cette contrée; il sait qu'elle est merveilleuse et que la ligne de la baie d'Hudson sera rémunératrice.

Les adversaires du projet attaquent maintenant Nelson; ils veulent le terminus à Churchill. Mais le port de Nelson est admirable; il n'a rien de défectueux. Les travaux ne sont pas aussi coûteux que l'on a dit. Le rédacteur du *Journal* ferait bien de s'y rendre et de constater ce que nous possédons. Je supplie les honorables députés de Québec d'appuyer le projet, de ne pas le combattre. Je n'ai pas besoin d'exhorter les représentants de la Saskatchewan: ils sont tous bien renseignés à ce sujet. J'ai habité l'Ontario dans ma jeunesse. Les hommes de profession libérale, députés de cette province ne devraient pas empêcher la réalisation de cet espoir. Est-il un autre M. Marler pour tonner à la Chambre, avec ces documents et ces renseignements, contre le chemin de fer de la baie d'Hudson? J'aimerais avoir l'esprit juridique et pouvoir accumuler les textes de loi comme l'ont fait d'autres collègues; je voudrais être capable de préparer un dossier, mais je ne possède pas cette science; je ne puis faire entendre que le langage de la raison. Cependant, je crains que certains honorables députés de l'Est ne combattent ce projet. Je sais qu'ils sont absolument injustes à l'égard de l'Ouest. Voyez comme nous sommes favorisés, ayant un accès à la mer sur l'Atlantique, un autre en plein milieu de notre Far West et un troisième sur le Pacifique! Nous pouvons avoir un magnifique Canada, et je vous exhorte à ne pas enrayer ce projet. Nous sommes sympathiques aux Provinces maritimes ainsi qu'à toutes les autres, et je vous demande de ne pas vous opposer à la réalisation de nos espérances, parce que ce chemin de fer va résoudre le plus important problème de l'Ouest.

On a beaucoup parlé du climat de la baie. J'ai sous la main, un document d'une personne parfaitement renseignée et qui a vécu longtemps dans cette région. Il est trop volumineux pour le lire, mais nous y trouvons que le climat est agréable et qu'il n'est pas exceptionnellement rigoureux en hiver. Les étés sont beaux et chauds, les hivers froids mais vivifiants, et entre les deux surviennent un printemps et un automne courts. Entre Le-Pas et Winnipeg, il y a, durant toute l'année, une différence de température d'environ 3 degrés. Non seulement les étés sont-ils favorables à la végétation, mais la durée du jour, de dix heures environ à ces latitudes, et le peu d'élévation de ce territoire au-dessus du niveau de la mer, ont une influence importante et infaillible sur la rapide croissance des moissons. Nous sommes maintenant dans l'Ouest deux ou trois semaines en avant de l'Ontario; le grain est levé et l'herbe pousse; l'Ouest fait appel à ses habitants. J'ai habité l'Ouest durant un demi-siècle, et je suis convaincu que si vous nous dotez d'une bon chemin de fer sur la baie d'Hudson jusqu'à la mer, il n'y aura aucune difficulté. La marine marchande jettera l'ancre dans la baie d'Hudson et nous aurons besoin de tous les navires disponibles. Ne vendez pas un seul navire de plus parce qu'il y aura abondance de cargaisons pour les voyages dans les deux sens.

J'ai consacré beaucoup de temps à ce sujet, mais j'aurais voulu ajouter plusieurs autres observations. Cependant, j'aurai encore l'occasion de parler du chemin de fer de la baie d'Hudson. Pour l'édification de l'honorable député de Brandon et de l'honorable député de Lisgar je vais exprimer mes vues sur les questions du tarif et du budget. Je ne serai pas ici pour voter mardi et je le regrette; mais je suis obligé de m'absenter pour cause de maladie; n'allez pas croire que je veuille me dérober au devoir. Je vais maintenant dire ce que je pense de votre cher tarif douanier et ce sera mon dernier mot, car je sais que vous en avez assez.

Le monde, je le sais, aussi bien que mes honorables amis, aime un homme qui tient parole. Cela paye un homme dans l'Ouest de tenir parole, car une bonne moitié des affaires se transigent sur parole. J'ai vu centaines de milliers de dollars changer de mains sans l'assistance de nos amis, les avocats; leurs services n'étaient pas requis. Les gens acceptent la parole d'un homme là-bas. Si vous faites une assertion quelconque du haut d'une tribune publique, soyez sûr de votre fait, car les gens de l'Ouest ne vous soutiendront pas si vous manquez à votre parole. Le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell), je le sais, désire que je fasse quelques observations sur la question du tarif douanier, car il a dit que j'ai trompé les électeurs de ma circonscription. Or, il n'en est rien. J'ai vécu sous les régimes de sir John Thompson, de sir Charles Tupper et de tous les premiers ministres qui ont agi dans l'intervalle, y compris le grand sir Wilfrid Laurier; cependant, nous avons toujours maintenu en vigueur un tarif douanier depuis l'établissement de la Confédération. De quelle façon l'Etat se procurerait-il des revenus sans un tarif? Or, le premier ministre a déclaré à Neepawa, si j'ai bonne mémoire, qu'il allait constituer une commission du tarif? Et qu'a-t-il fait? Il a créé une commission du tarif, mais il l'a aussitôt émasculée. (*Exclamations.*) Je crois que c'est là le mot propre; il a émasculé la commission du tarif dès le début. (*Exclamations.*) Si l'expression est mauvaise, qu'on m'en fournisse une meilleure. Je ne suis pas aussi instruits que certains de nos gradués des universités; cependant, je suis certain que le mot est exact, car j'ai consulté le dictionnaire avant de l'employer. Voilà ce que le Gouvernement a fait à la commission du tarif et c'est absolument injuste; l'Ouest n'a pas approuvé cela. Je tiens donc à faire consigner au hansard ma manière de voir pour l'information de mes honorables amis de Brandon (M. Forke) et de Lisgar (M. Brown), afin qu'ils sachent à quoi s'en tenir s'ils leur prend fantaisie de venir faire un tour dans le comté de Marquette. Je suis prêt à défendre un homme public qui donne sa parole et qui la tient. Cependant, le premier ministre est allé à Kingston, le 21 octobre dernier, quelques jours à peine avant les dernières élections générales, et il a donné l'assurance aux manufacturiers de l'endroit qu'il était d'avis de leur accorder la protection. Voici ses paroles:

> Nous comprenons que nos industries du pays doivent obtenir des sauvegardes touchant la concurrence d'autres parties du monde, concurrence de notre voisin, concurrence causée par la situation européenne; et nous pensons que c'est une raison de plus, en cette période de devises dépréciées et autres choses de ce genre, d'avoir l'avantage d'avis expents et des renseignements sur toutes ces grandes questions du tarif.

La commission du tarif fut donc constituée et l'un de mes amis personnels, un citoyen que je connais depuis nombre d'années, M. McKenzie, a été appelé à en faire partie. M. McKenzie, je le sais, n'est pas en faveur d'un tarif élevé, pas plus que son père ne l'était du reste. Or, la question des remaniements à faire au tarif douanier aurait dû être laissée aux mains de la commission, en toute justice. Les gens de l'Ouest canadien, cependant, ne prendront pas cette question aussi au sérieux que l'honorable député de Lisgar (M. Brown). Il a annoncé qu'il allait surveiller ma conduite ici; voilà justement ce qui m'engage à consigner aux débats ma manière de voir; je veux qu'il connaisse bien mon attitude.

Pour ce qui est de la réduction de l'impôt sur le revenu, elle sera peut-être de nature à aider le jeune homme, possesseur d'un revenu annuel de $3,000 ou $4,000, qui songe à fonder un foyer; cependant, ce remaniement de l'impôt n'est guère de nature à aider le pauvre diable qui a quelque peu confiance dans l'avenir de son pays et qui a placé ses fonds dans des entreprises canadiennes. Je connais un citoyen qui a placé toutes ses économies dans des compagnies canadiennes, afin d'encourager le développement des industries au pays et qui vit avec les dividendes qu'il touche. Pour quelle raison diminuez-vous ainsi le revenu de cet homme? Vous prenez un soin jaloux de ne pas toucher à vos traitements, mais vous vous mettez aux trousses du citoyen qui repose quelque confiance dans l'avenir de son pays et qui vit des dividendes qu'il touche des compagnies canadiennes où il a placé ses fonds. Or, vous taxez ces dividendes trois ou quatre fois, mais vous vous gardez bien de taxer vos émoluments de $14,000—$10,000 à titre de ministre et $4,000 d'indemnité à titre de députés. Vous vous êtes arrangé pour ne payer l'impôt qu'une fois quand vous grevez de trois ou quatre taxes les dividendes

du citoyen qui aide à développer nos industries canadiennes. N'allez donc pas faire obstacle au développement de l'industrie au pays. Pensez-y à deux fois avant de le faire. Je ne prêche pas pour ma paroisse, mais je plaide la cause de nombre de citoyens du Canada qui ont placé tous leurs fonds dans des entreprises canadiennes et qui vivent des dividendes qu'ils touchent.

La réduction des droits sur les automobiles n'est pas une si grande affaire suivant moi. Cela ne signifie pas grand'chose à mon avis. Je crois en la protection, mais je ne vois pas d'un bon œil qu'un manufacturier s'abrite derrière le tarif douanier pour accumuler une grosse fortune à la faveur des droits imposés. A l'instar du très honorable chef de l'opposition je verrais à prendre des mesures pour l'empêcher d'atteindre le but visé, surtout le fabricant d'instruments aratoires. Je constituerais une commission du tarif, car j'ai promis à mes commettants de Marquette que nous le ferions. Cependant, la commission du tarif que je rêve de créer ne serait pas de la sorte qui prend une industrie par la nuque pour ainsi dire et l'accule à la faillite en disant: Otez-vous de là, car vous ne connaissez pas votre affaire. Voilà pourtant l'attitude du Gouvernement à l'égard de l'industrie de l'automobile; il a abaissé les droits d'une façon radicale. J'ai vu les quatre mille personnes qui sont venues devant l'édifice du Parlement. Au contraire de l'honorable député de Winnipeg-Centre je n'ai pas été parler à un jeune homme, mais à un vieux et je lui ai demandé: "Depuis combien de temps habitez-vous Oshawa?" "Je l'ai habité toute ma vie", répondit-il. Alors, je lui ai demandé: "Connaissez-vous M. McLaughlin?" Il m'a répondu: "Oui". Monsieur l'Orateur, le vieux M. McLaughlin n'avait pas d'automobile. Il y a quelques années je me trouvais en Californie et j'y ai acheté une automobile et je promenais M. McLaughlin au milieu des orangeries de ce pays du sud. J'ai conduit une "barouche" McLaughlin et un buggy McLaughlin dans les provinces de l'Ouest, et ces voitures étaient fabriquées de bons matériaux. J'ai acheté une automobile aux Etats-Unis — retenez bien cela, monsieur le député de Brandon, et dites-le aux gens de Marquette; je désire que vous le leur disiez — j'ai acheté une automobile aux Etats-Unis et les raies de la roue se sont détachées pendant que la carrosserie craquait. On avait pris les pires matériaux pour fabriquer cette machine de pacotille. Je me suis acheté une automobile McLaughlin D45, au Canada; je l'ai eue pendant huit ans et je ne l'ai abandonnée que parce que les gens de Winnipeg me demandaient: "Mullins, n'allez-vous jamais changer d'automobile?" Je ne voulais pas l'abandonner. Je préférerais avoir une automobile McLaughlin fabriquée au Canada à vingt machines de pacotille fabriquées aux Etats-Unis. Jetez un coup d'œil sur une automobile Ford américaine arrivant à Winnipeg. Voyez les roues branlantes et allant en zig-zag. Je suis d'avis que l'honorable député de Brandon est trop malin pour voter en faveur de quelque chose de ce genre. Je suis certain qu'il consentirait à payer le double pour avoir une Ford, ou une McLaughlin, fabriquée au Canada. Je ne crois pas que l'honorable député de Brandon ait eu rien à voir dans cette réduction des droits sur les automobiles. Je ne crois pas qu'il ait menacé le Gouvernement à ce sujet. Il me semble que ses sympathies allaient aux 4,000 hommes qui sont venus au Parlement demander qu'on protège leurs foyers et leurs moyens d'existence.

Un député a dit que la ville d'Hamilton consommait autant de bœuf que nous en exportons. Je n'ai pas vérifier cela et j'ignore si c'est vrai ou non, mais j'aimerais à voir quelques citoyens d'Hamilton ou de Toronto passer à l'Ouest avec leurs industries et je voudrais en voir plusieurs dans le comté de Marquette pour consommer les produits de nos grandes prairies. Est-ce que je voudrais appuyer une mesure tendant à chasser d'Oshawa 4,000 hommes qui s'y sont créé un foyer, qui y ont habité toute leur vie, où ils fabriquaient des buggies pour M. McLaughlin et où ils disent avoir de belles maisons et une heureuse situation — voudrais-je les chasser de l'autre côté de la frontière? Non, monsieur l'Orateur, pas par mon vote à la Chambre; non, même si je dois perdre quarante fois le siège de Marquette; jamais je ne le ferai. J'ai causé avec ces gens et ils m'ont expliqué le fond des choses. Je ne suis pas chargé de défendre M. McLaughlin s'il s'abrite derrière le tarif, mais je prétends que la question devait être soumise à la commission du tarif et qu'on devait se renseigner sur les faits avant de toucher à cette industrie. Il est injuste de réduire le tarif sans enquêter.

Un mot sur les chefs travaillistes de Winnipeg. Je faisais partie de la congrégation où l'un d'eux était ministre. Je l'ai entendu prêcher pendant des années et c'était un homme admirable. J'ignore ce qui a modifié ses idées; je ne sais pas ce qui se passe en lui maintenant. Il prêchait de magnifiques sermons dans notre église.

L'hon. M. BENNETT: Il est tombé en route.

M. MULLINS: J'ignore ce qui l'a changé. Je ne sais rien de son collègue (M. Heaps)

comme prédicateur, mais je connais bien l'autre. Je connais à Winnipeg un fabricant de gants et de mitaines. A la demande du bureau industriel, j'ai engagé quelques capitaux pour aider son industrie. Il faisait travailler cent filles et, un samedi, il vint à moi tout ému, le front en sueur, disant qu'il n'avait pas de quoi payer ses employés et me demandant de l'aider. Il m'a conduit à la banque de Toronto et m'a fait endosser un effet pour lui afin que ses employées puissent être payées. Ce fabricant ne retirait pas autant de la fabrique que ses employées. Elles touchaient de $25 à $28 par semaine, et il se contentait de $100 par mois. Comme je traversais la place du marché avec lui j'ai entendu un orateur de carrefour, grimpé sur une boîte, insultant ce pauvre patron; il le dévorait, tout simplement et ce patron était avec moi, suant sang et eau pour essayer de payer ses employées le samedi. C'est pourquoi je demande à l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord d'avoir un peu d'égards pour les manufacturiers. Ils ne sont pas ce que vous pensez, soyez juste envers eux. Je crois que le travail honnête a le droit de s'organiser et de se mettre en grève s'il entre en lutte avec le capital — oui, certes; — mais ne soyez pas injuste envers le fabricant. Ces gens qui sont venus d'Oshawa étaient bien traités. Tous ceux avec qui j'ai causé m'ont fait des éloges de leur patron et ils étaient tous bien satisfaits de leurs conditions de travail.

Je vais voter pour l'amendement et je veux que les électeurs de Marquette sachent que le Gouvernement n'a pas tenu la promesse qu'il avait faite de constituer une commission du tarif et de faire examiner à fond toute la question douanière avant de changer quoi que ce soit. Ce n'est pas tant sur le budget que j'ai à redire que sur la méthode employée par le Gouvernement dans la circonstance. C'est pourquoi je ne peux pas voter pour l'adoption du budget. Je demande à mes honorables collègues de la Chambre de ne pas se montrer injustes à l'égard de l'industrie, de ne pas envisager la chose d'un point de vue trop étroit et de ne pas être trop intransigeants en ce qui concerne l'Ouest et le chemin de fer de la baie d'Hudson. Après cela, je compte sur mes honorables collègues de ce côté-ci de la Chambre pour résoudre les problèmes de l'Ouest.

M. J. ETIENNE DUSSAULT: Monsieur l'Orateur, au commencement de cette session, lorsque l'honorable ministre de la Justice (M. Lapointe) proposait votre réélection au poste d'Orateur, c'est avec enthousiasme que j'ai applaudi, avec tous les membres de la Chambre. Certes, vous étiez bien l'homme le mieux qualifié pour occuper ce poste dans la situation anormale, difficile, créée par le résultat des dernières élections générales. Mais en agissant ainsi le parti libéral a donné à ce Parlement et à tout le pays une nouvelle preuve d'abnégation et il s'est privé des services d'un de ses parlementaires les plus habiles et d'un des orateurs les plus éloquents qui aient été fournis par notre race à tout le pays. Permettez, monsieur l'Orateur, que les premières paroles que je prononce dans cette Chambre soient pour vous offrir mes plus sincères félicitations.

Je n'ai pas l'intention de parler très longuement sur le sujet qui occupe la Chambre en ce moment, mais je ne voudrais pas passer de suite au budget sans dire,—comme l'ont fait mes collègues qui m'ont précédé,—à l'honorable député de Toronto-Nord-Est (M. Baker) combien nous avons prisé la délicatesse dont il a fait preuve en s'adressant à cette Chambre dans la langue française. L'exemple qu'il a donné là à ses collègues de langue anglaise mériterait d'être suivi par tous. Ce compliment qu'il nous a fait a été prisé, non seulement dans cette Chambre, mais j'oserais dire dans toute notre province, et les gens de chez nous que j'ai rencontrés lors de mon dernier voyage de fin de semaine m'ont prié de remercier en leur nom l'honorable député de Toronto-Nord-Est et de lui dire que s'il continue son étude de la langue française ils seront bientôt heureux de l'appeler "Boulanger", et, s'il persévère dans cette voie, ils lui ouvriront les portes du parti libéral.

Le budget, tel que proposé par l'honorable ministre des Finances (M. Robb), a été reçu, par les électeurs de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, avec le plus grand plaisir, je dirai même avec enthousiasme. Je viens d'un comté où les riches sont l'exception. La moyenne de mes électeurs, je ne dirai pas la moyenne, mais ceux qui ont quelques moyens, chez moi, jouissent d'une honnête aisance. Ils étaient de ceux qui, d'après l'autre budget, payaient comme impôt sur le revenu des montants allant de $40 à $200. Le présent budget diminue notablement leurs charges et leur permet de se payer un peu plus de ce qu'ils considéraeint autrefois comme du luxe, il leur permettra de donner à leurs enfants une instruction un peu plus solide et en même temps de jouir d'un peu plus d'amusements. Ils n'ont pas été moins heureux d'apprendre que pour en agir ainsi l'honorable ministre des Finances n'a pas été obligé de prévoir des déficits ni des augmentations de dette. A en juger par le présent budget, nous pouvons dire que le pays a traversé enfin la crise difficile d'après-guerre et qu'à l'avenir nous au-

rons des résultats financiers comparables à ceux auxquels nous avait habitués notre vénéré chef, sir Wilfrid Laurier.

Depuis le commencement de la session les honorables députés qui siègent à votre gauche se sont évertués à nous démontrer de toutes les manières possibles comment et pourquoi ils ont été élus députés. Chez eux,—nous disent-ils,—à la dernière élection une seule chose importait: la haute protection. Depuis que la session est commencée, les gens des provinces maritimes nous ont dit qu'ils avaient été élus pour favoriser la haute protection, mais aussi pour revendiquer tous les droits de ces provinces. Les gens de l'Ouest nous ont dit: Il nous faut absolument des taux de fret qui nous permettent d'expédier nos produits sur les marchés européens; mais ils sont tous pour la protection. Parmi les députés qui siègent à votre gauche, monsieur l'Orateur, quel est celui qui nous a dit: Je suis en faveur de la haute protection, je demande un tarif plus élevé sur tel et tel article manufacturé en ce pays, je veux que le tarif soit élevé de 10 p. 100 ou de 20 p. 100 de plus qu'il ne l'est actuellement. Ils sont généralement pour la haute protection et rien de plus.

Chez nous, monsieur l'Orateur, les choses ne se présentent pas tout à fait de la même manière. Dans la province de Québec, les gens ne sont pas complètement libre-échangistes, mais ils ne sont pas non plus en faveur de la haute protection et vous comprendrez facilement pourquoi. Il est plus que probable que les électeurs des comtés qui vivent de l'industrie manufacturière doivent demander pour l'industrie dont ils vivent une protection plus élevée; mais quand ces messieurs de l'opposition viennent nous dire que toute la province de Québec est protectionniste, je crois qu'il est de notre devoir de protester contre pareille affirmation. Ainsi, monsieur l'Orateur, dans le comté de Lévis, que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre, nous n'avons pas une seule industrie importante qui ne soit pas satisfaite du degré de protection qui lui est accordé actuellement; et depuis des années et des années les électeurs du comté de Lévis paient redevance aux manufacturiers. On aurait mauvaise grâce à venir leur dire aujourd'hui: Soyez donc contents de payer plus cher, ce que vous donnez de plus pour ce que vous consommez sert à payer le salaire de vos ouvriers! Il n'y a aucun ouvrier chez nous qui profite des salaires résultant de la haute protection. Si jamais la haute finance décidait de venir dans la ville de Lévis ou dans la ville de Lauzon établir des industries, je crois qu'il serait juste pour les électeurs de mon comté de protéger et de faire tout en leur possible pour aider à protéger un peu l'argent qui les ferait vivre. Mais jusqu'à ce que ces industries se soient montrées, je ne vois pas pourquoi nos gens seraient anxieux de payer beaucoup plus cher pour ce qui ne leur rapporte rien, ni directement, ni indirectement. Et, monsieur l'Orateur, dans la province d'Ontario je crois que l'on commence à soupçonner un peu combien sont justes les remarques que je viens de faire. Ainsi, je lisais hier soir, dans le *Star*, ce petit entrefilet qui a été publié dans le *Hamilton Spectator:*

(Traduction) Tout ce sur quoi portent les aspirations communes de Québec et Ontario; tout ce qui est de nature à créer un rapprochement entre la population d'Ontario et les gens de Québec, est d'une importance spéciale pour ces deux provinces. Grâce à l'expansion manufacturière de Québec, le jour viendra où les chefs industriels et les travailleurs de cette province comprendront le point de vue de l'industriel d'Ontario.

Et c'est exactement, monsieur l'Orateur, ce que nous avons dit à nos électeurs durant toute la campagne électorale. Nous avons dit: Si les manufacturiers veulent recevoir de la province de Québec de l'encouragement, il faut qu'au moins ils viennent un peu nous faire jouir de leurs capitaux et aider à notre province à se développer.

L'industrie principale de mon comté est celle de la construction des bâtiments d'acier et ce n'est pas la protection qui peut améliorer le sort des patrons ni des ouvriers qui vivent de cette industrie, la haute protection n'est pas le remède à leurs maux. Leurs compétiteurs dans ce genre de travail sont anglais, ils sont du Royaume-Uni, et nous savons fort bien qu'aucun parti n'entreprendra de relever le tarif contre les constructeurs de bâtiments anglais. Le remède aux maux dont souffrent les ouvriers de chez nous dans cette industrie est à la portée des gouvernants de ce pays: c'est le rajustement des taux de cales sèches pour les bâtiments qui ont besoin de réparations et ce rajustement de taux peut se faire sans qu'il y ait aucune perte pour le trésor public. Il faut que les taux de cale sèches pour des réparations permanentes aux bâtiments avariés soient diminués de moitié, de manière à permettre aux chantiers canadiens de faire concurrence aux chantiers étrangers.

Voici généralement ce qui se passe quand un gros bâtiment,—paquebot ou cargo-boat,—se jette à la côte ou touche quelque part dans le fleuve. Les compagnies d'assurance intéressées dans les réparations de ce bateau demandent immédiatement des soumissions aux diverses compagnies canadiennes ainsi qu'aux chantiers américains et aux chantiers anglais. Dans la compétition qui s'engage alors, les patrons canadiens, par

exemple ceux de Lévis, doivent ajouter, au prix des réparations proprement dites, les taux qu'ils sont obligés de payer pour faire entrer ce bateau en cale sèche. Leurs compétiteurs anglais, qui sont dans cette industrie depuis presque des siècles, sont propriétaires de cales sèches et le taux de carénage n'entre pas en ligne de compte dans leurs soumissions. Monsieur l'Orateur, il suffirait au département des Travaux publics de diminuer de moitié ses taux de carénage et immédiatement les chantiers canadiens pourraient faire concurrence aux chantiers européens. En effet, qu'arrive-t-il si le patron canadien ne peut obtenir le travail? On relève ce bateau endommagé, on l'entre dans la cale sèche, on lui fait subir une réparation temporaire, c'est-à-dire qu'on applique à sa coque des plaques d'acier, temporairement, en laissant à la place qu'elles occupent déjà les plaques bosselées ou trouées, on remet le bateau à flot, et il part avec sa cargaison, ou partie de sa cargaison, et s'en va en Europe subir la réparation totale. Si les taux de cale sèche permettaient à nos entrepreneurs d'entrer en compétition pour obtenir la commande, non seulement il n'en coûterait pas plus cher au trésor, mais ce bateau qui resterait ici pendant un mois lui paierait quatre ou cinq fois plus qu'en n'y restant que trois jours, et nos ouvriers auraient du travail pendant un, deux ou trois mois. Et, monsieur l'Orateur, vous savez qu'il est de l'intérêt de tous que les ouvriers s'occupant de la construction et de la réparation de ces bateaux restent tout près de la cale sèche parce qu'une cale sèche sans ouvriers experts serait comme un hôpital sans médecins et, à moins qu'on ne trouve le moyen de garder ces hommes occupés, ils iront travailler ailleurs. Je ne dis pas qu'ils partiront du pays, mais ils chercheront à gagner leur vie ailleurs. Monsieur l'Orateur, il est essentiel aux besoins de la navigation que les cales sèches aient leur outillage et leur main-d'œuvre.

Mais il y a plus que cela. L'autre jour, lors de la discussion des crédits du département de la Marine,—à propos d'un item de $35,000 pour continuer les subventions pour outillages de sauvetage dans la province de Québec et dans la Colombie-Anglaise,—certains députés ont demandé à l'honorable ministre de la Marine quels étaient les services rendus à la navigation par la Quebec Salvage and Wrecking Co. qui reçoit du gouvernement fédéral un subside de $25,000 par année. Comme presque tous les employés de cette compagnie sont recrutés dans mon comté et que l'outillage de cette compagnie a pour point d'attache la ville de Lévis, qui est située du côté sud du port de Québec, je sais mieux que tout autre quels services signalés ces gens rendent à la navigation sur tout le Saint-Laurent. La compagnie, qui engage tous ces employés dont je viens de vous parler, possède un outillage des plus puissants et je ne crains pas de dire qu'il n'y a pas au Canada, ni sur le Pacifique ni sur l'Atlantique, un outillage qui puisse être comparé à celui-là . Pour garder cet outillage sous vapeur pendant toute la saison de la navigation, pour le maintenir prêt à répondre au premier signal, pour garder et payer régulièrement des hommes compétents et experts sauveteurs, cette compagnie ne peut trouver assez de revenus et marche tout naturellement vers un déficit considérable. C'est pour combler ce déficit inévitable que le département de la Marine a été appelé à donner un subside. Pour démontrer l'efficacité de cette installation, il suffira de citer un fait qui s'est produit au cours de décembre dernier dans notre district. Le 6 décembre, le vapeur "Airedale", jaugeant tout près de 4.000 tonnes, partait de Montréal et en descendant le fleuve, un peu plus bas que Québec, à l'île aux Coudres, il s'est jeté à la côte à pleine vapeur. De suite les assureurs ont communiqué avec les représentants de la Quebec Salvage and Wrecking Co. pour demander du secours et ces messieurs ont, sans retard, expédié leur outillage auprès du bâtiment avarié. Cet outillage, quelque puissant qu'il soit, n'a pas été suffisant. Il leur a fallu l'aide des bateaux et de certains ouvriers du département de la Marine, et, en passant, je tiens à féliciter l'honorable ministre de la Marine du beau travail qui a été exécuté en cette occasion par les employés de son département. Monsieur l'Orateur, le 10 décembre, par un temps froid, alors que la glace commençait à se former, il a suffi de quatre jours à ces gens pour renflouer le bateau, le remonter à Québec et le faire entrer en cale sèche, le 15 décembre. Et le 17 décembre, deux jours après, il laissait le port de Québec après avoir repris toute sa cargaison. Vous voyez de suite, monsieur l'Orateur, quelle est l'importance pour toute la navigation de garder pareil outillage pour porter secours aux bateaux. Vous savez que le premier novembre de chaque année les assureurs maritimes chargent un taux spécial à cause de la proximité de la saison d'hiver, non seulement sur les bateaux mais sur les cargaisons. Si, par la négligence du Gouvernement ou par l'imprévoyance du département de la Marine, on avait manqué le sauvetage de ce bateau, les compagnies d'assurance auraient été obligées de payer leurs polices, qui s'élevaient à un montant considérable pour le bateau seul, et ensuite la police pour la cargaison de ce bateau. Elles auraient mis ce montant

déboursé contre toutes marchandises et contre tous bateaux partant de Québec ou du fleuve Saint-Laurent après le mois de novembre, l'année suivante il y aurait eu une augmentation de taux. Après qu'une compagnie d'assurance a augmenté ses taux, vous savez quelles tribulations il faut pour la faire revenir aux taux réguliers. Comme vous le voyez, par ce qui s'est passé dans ce cas particulier, cale sèche, outillage de sauvetage, ouvriers experts, département de la Marine, service de l'éclairage du chenal, service des bouées, draguage par l'outillage du département des Travaux publics ou par celui du département de la Marine, tout cela forme chaîne et se complète et tout cela travaille ensemble afin de faire du Saint-Laurent la voie fluviale renommée et reconnue comme sûre dans tous les cercles maritimes du monde entier. J'espère, monsieur l'Orateur, que l'an prochain on ne suscitera pas autant d'embarras au ministre de la Marine lorsqu'il demandera de nouveau que ce subside soit accordé. Il ne saurait nuire à la navigation sur les lacs que la navigation du fleuve Saint-Laurent soit rendue plus sûre. Si les taux d'assurance sont augmentés par les compagnies sur le Saint-Laurent, il n'y a pas que la marchandise de Québec qui devra payer pour cette élévation de taux, mais aussi la marchandise venant de l'Ontario par la voie des lacs et même celle venant de l'Ouest devront également payer. Alors quand ces messieurs paient pour conserver au fleuve Saint-Laurent l'outillage de sauvetage, ils travaillent, comme tout le reste du pays, à s'assurer des taux avantageux.

Monsieur l'Orateur, dans l'énumération que vous ont faite les députés des provinces maritimes des maux dont souffrent leurs concitoyens, il n'y a qu'un seul député qui nous ait indiqué un remède quelconque à ces maux. C'est l'honorable député de Pictou (M. Cantley). Après avoir fait un relevé très détaillé de toutes les industries qui souffrent dans sa province, après avoir plaidé fort éloquemment la cause de ses concitoyens, il a indiqué comme remède le rétablissement de la direction et de l'administration de l'Intercolonial à Moncton, avec l'entente que le maintien et l'exploitation du réseau se feraient dans l'intérêt des provinces maritimes et sous la direction de hauts fonctionnaires de ces provinces, et il nous a dit: "Voilà ce que je revendique et ce que j'entends revendiquer tant que je serai à la Chambre."

Eh bien, monsieur l'Orateur, il me semble que la demande de cet honorable député est quelque peu égoïste. L'Intercolonial dessert les provinces maritimes, c'est vrai, mais il dessert aussi tous les comtés de la rive sud, de Montréal à Campbellton, et s'il y a deux divisions sur ce chemin de fer qui rapportent des revenus, ce sont bien celle de Montréal à Lévis et celle de Lévis à Campbellton. Les seuls profits qui se font sur ce chemin de fer se gagnent dans la province de Québec et il me semble, monsieur l'Orateur, qu'il ne serait pas juste que ce chemin de fer soit exploité seulement dans l'intérêt des provinces maritimes et pour les gens des provinces maritimes quand notre population est celle qui fournit les surplus. Pourquoi faire une telle demande? Il est facile de s'en rendre compte, c'est parce que certains députés ont à se plaindre de l'exercice du patronage dans leur région. Et je puis citer l'honorable député de Kings (M. J. A. MacDonald) qui disait que chez lui, on emploie seulement les gens recommandés par le comité libéral, ou par le député libéral, ou par l'ex-député ou le candidat libéral. Il est dommage que ce monsieur-là ne vienne pas se promener chez nous; si, chez lui, il est sur un brasier de charbons ardents, il s'apercevrait que je ne suis pas sur un lit de roses. Chez nous, c'est le contraire qui se passe. Le patronage est exercé par des conservateurs, à l'avantage des conservateurs. Depuis le 29 octobre dernier il m'est arrivé trois ou quatre fois de recommander des gens, non pas parce qu'ils étaient libéraux, mais parce qu'ils avaient réellement besoin de gagner, et il a suffi d'une recommandation de ma part pour que, de suite, on cessât d'employer ces gens-là. Alors, je me demande ce que les gens des provinces maritimes pourraient gagner s'ils se dispensaient des amis zélés qu'ils ont dans le moment à l'administration des chemins de fer. Et si c'est comme cela au point de vue de l'administration du patronage, monsieur l'Orateur, j'aimerais que par hasard vous veniez regarder dans mon comté les propriétés appartenant au département des Chemins de fer. Vous y verriez un quai à eau profonde construit par le département des Travaux publics et ensuite transporté à l'Intercolonial dans le temps, pour l'utilité du chemin de fer. Je suis sûr qu'on n'a pas dépensé $1,000 par année pour ce quai et si on ne fait pas immédiatement des réparations absolument indispensables à ces propriétés la glace les emportera. Vous me direz: Mais il faut vous adresser à la Commission des chemins de fer canadiens. Ces gens-là nous disent: Nous ne pouvons pas nous occuper des députés et surtout nous ne pouvons pas nous occuper des députés libéraux, ce serait faire du patronage.

Je ne vois pas pourquoi il n'y aurait pas moyen de travailler à une meilleure entente entre la population des provinces maritimes et celle de la province de Québec. Nous sommes tous soucieux de donner à ces provinces

tout ce à quoi elles ont droit mais il ne faudrait pas, non plus, qu'elles empiètent sur les droits de leurs voisins. Je consentirais très volontiers à la formation d'une commision de l'Intercolonial qui serait composée de représentants des provinces maritimes et d'un ou deux représentants de la province de Québec pour les comtés de la rive sud du Saint-Laurent, depuis Montréal jusqu'à Campbellton. Mais si on demande que tout soit fait par un seul dictateur siégeant à Moncton et exploitant l'Intercolonial seulement au bénéfice des provinces maritimes nous dirons que ce n'est pas là l'entente passée lors de la Confédération.

Tout de même, je tiens à féliciter l'honorable député de Pictou (M. Cantley) d'avoir eu le courage,—courage que n'ont pas eu ses collègues des provinces maritimes,—de nous dire franchement ce qu'il nous demande et ce que demandent ses électeurs. Nous savons que ces messieurs veulent avoir l'Intercolonial administré pour eux, par eux et seulement par des gens de chez eux, sans consulter du tout les gens des autres provinces. C'est peu de chose comme base d'entente entre les provinces maritimes et la province de Québec, provinces qui sont toutes desservies par l'Intercolonial, mais tout de même c'est quelque chose. Cependant, monsieur l'Orateur, permettez-moi de dire que nous, de Québec, ne tolérerons pas,—et nos électeurs ne nous appuyerons pas si nous le tolérons,—que nous soyons complètement mis au rancart de l'administration d'un service public absolument indispensable à notre commerce. Je ne veux pas dire que nous sortirons de la Confédération. Non. On a parlé de sécession dans les provinces maritimes, et cela a été mal vu dans la province de Québec, on en a parlé pendant l'élection du 29 octobre dernier. Bien que débutant dans cette Chambre, j'ai trouvé de très mauvais goût le petit entrefilet qui suit, publié dans le *Halifax Herald* du 18 février dernier:

(Traduction). Les perspectives d'inaugurer avec succès un mouvement de sécession dans les Provinces maritimes ont fait, aujourd'hui, l'objet d'une discussion improvisée de la part d'un groupe considérable d'hommes d'affaires dirigés par Walter H. Tennant, manufacturier très en vue de cet endroit. Il a été décidé qu'une réunion aura lieu sous peu dans le but d'ouvrir le débat officiel sur cet important sujet. M. Tennant qui doit se mettre à la recherche d'un orateur est autorisé à s'occuper des détails de l'organisation de l'assemblée.

Monsieur l'Orateur, vous savez que, dans la province de Québec, dans les temps où nous avons eu le plus à nous plaindre de nos gouvernants et du traitement qu'ils nous imposaient, personne n'a lancé de ces cris de sécession, sachant qu'ils étaient trop dangereux. Aujourd'hui, si dans le reste du pays on veut faire naître pareil mouvement et provoquer un divorce politique, on peut être assuré que Québec sera contre le divorce, quelque forme qu'il prenne. Québec sera la dernière province à se séparer des provinces sœurs mais elle saura conserver la plénitude de ses droits, quoi que l'on fasse et quoi qu'il arrive.

M. SAMUEL CHARTERS (Peel): Monsieur l'Orateur, à pareil moment du débat et à cette heure avancée de la nuit, je ne retiendrai pas longtemps l'attention de la Chambre; je veux simplement souligner une ou deux questions qui intéressent directement les électeurs de mon comté. La grande majorité de la population du comté de Peel se livre à la culture mixte, dans le sens le plus large du mot: l'élevage, la culture des céréales, la production laitière, la culture des fruits et des légumes, et autres activités du même genre. D'autres, dans les villes, fabriquent des chaussures, des lainages, des briques, font de l'horticulture.

Ces industries, ces activités, dépendent, pour leur succès, du marché intérieur, dont il est bien moins question cette année qu'au cours des débats des années dernières sur le budget. Je vais citer trois ou quatre détails qui font ressortir la valeur de ce marché intérieur. Pour une seule année, 1922, la population canadienne a absorbé les proportions suivantes de tous les aliments produits dans le Dominion:

	p. 100
Bœuf	96
Porc	93
Mouton	97
Beurre	94
Œufs	98
Pommes de terre	97
Navets	97

La consommation des autres légumes, fruits, etc., s'est chiffrée dans les mêmes proportions. La partie du marché intérieur qui intéresse le plus directement ceux dont je suis le mandataire est celle qui embrasse les cités de Toronto et d'Hamilton et les villes et villages des environs. Dans un rayon de 45 ou 50 milles, il y a là une population urbaine de 700,000, une population plus nombreuse que celle de l'Alberta ou du Manitoba, ou de la Nouvelle-Ecosse, presque aussi considérable que celle de la Saskatchewan; effectivement un douzième de toute la population du pays. Une région aussi peuplée mérite assurément l'attention du ministère et du Parlement en général. Dans cette région se trouvent des manufacturiers de tous genres dont il faut combler les besoins. Cela, les cultivateurs des régions avoisinantes s'en chargent. Toute politique qui entrave le progrès de cette ré-

gion, qui n'ajoute pas à la prospérité de cette région urbaine, fait un grand tort aux cultivateurs des terres contiguës. On prétend,—et on le prouve assez, selon moi,—que l'action ou l'inaction du Gouvernement actuel a été au détriment de chacune des industries, des activités, que j'ai énumérées. Pour cette raison, il n'existe aucun sentiment favorable au libre-échange dans le comté de Peel, ni dans les comtés voisins de Halton, Lincoln, Wellington et York, voire depuis Kingston jusqu'à Niagara-Falls; tout sentiment libre-échangiste a disparu de mon comté depuis des années.

Aux élections de 1921, les adversaires du gouvernement d'alors ont prétendu que le tarif n'était plus une question d'ordre politique et que c'était peine perdue que de le discuter. Lors des élections d'octobre dernier, le candidat ministériel adopta exactement la même opinion, disant non pas que le tarif est trop élevé, mais que, dans certains cas, il est trop bas. Je désire citer une ou deux de ses déclarations. Dans un discours prononcé à Erindale, où, mes honorables collègue se le rappelleront, le premier ministre fit le deuxième discours de la campagne, le candidat du Gouvernement dit, à propos du tarif:

Les droits imposés actuellement sur les fruits et les légumes sont absurdes et, si je suis élu, je ferai tout en mon pouvoir pour les faire modifier de façon à empêcher l'importation de quantités considérables de produits des états du sud dans la saison où ils font directement concurrence à nos propres produits.

De nouveau, à Brampton, le 27 octobre, il dit:

Les producteurs de fruits et de légumes avaient droit à une sorte de taxe de luxe ou à quelque chose pour prévenir l'importation des fruits et des légumes qui empêchent nos gens d'acheter des fruits canadiens quand ceux-ci sont récoltés.

Le 20 octobre, à Clarkson, il avait dit:

Je ne veux priver personne de fraises en janvier ou de pêches au mois de mai; mais, s'ils en veulent, ils doivent consentir à acquitter une taxe de luxe à ce sujet. Ce n'est peut-être pas conforme à la doctrine libérale orthodoxe, mais c'est juste.

Ceux qui appuyaient ce candidat étaient du même avis. En passant, je fais remarquer que six ministres, y compris le premier ministre, se rendirent dans le comté et que d'autres agirent en divers sens. Pour ma part, j'affirmai que le tarif relatif aux industries du comté de Peel n'est pas trop élevé.

Je dis que les industries avaient souffert à cause d'un état de choses dû au Gouvernement et des omissions du Gouvernement. Les deux fabriques de chaussures de mon comté ont souffert comme les autres, non pas à cause du dégrèvement du tarif, bien que ce dégrèvement ait suffi à augmenter le chiffre des importations de plusieurs marques, mais à cause de l'attitude d'importants partisans du Gouvernement à l'égard de cette industrie. Un partisan du Gouvernement nous dit que les industries incapables de se maintenir avec un tarif de 20 p. 100 ne méritent pas d'exister. Un autre aussi influent nous dit que, la prochaine fois, les tenants du libre-échange s'en prendront à l'industrie de la chaussure. L'ennui ne vient pas tant des agissements du passé que des menaces suspendues sur la tête des manufacturiers de chaussures.

On ne nie plus, d'un autre côté, que la politique du Gouvernement ait nui considérablement à l'industrie de la laine. Non seulement des usines ont fermé leurs portes et des hommes ont perdu leur emploi; mais beaucoup d'ouvriers ont dû quitter le pays pour aller chercher ailleurs un emploi qu'on leur refusait au Canada. En outre, on a anéanti les espoirs de ceux qui croyaient possible de développer, par suite et à côté de cette industrie, l'industrie de l'élevage du mouton, laquelle aurait été fort avantageuse pour les cultivateurs canadiens.

Dans le comté de Peel existent six briqueteries modernes, bien organisées et qui doivent compter presque exclusivement sur le marché intérieur. Quand la construction est peu active, comme c'est le cas actuellement à Toronto et surtout à Hamilton, ces usines produisent peu, naturellement. Certaines sont fermées, à l'heure actuelle; d'autre n'emploient que peu d'ouvriers et irrégulièrement. L'état des affaires dans les grandes villes est semblable à celui qui existe à Ottawa. Mes honorables collègue ont peut-être lu, l'autre jour, dans l'*Ottawa Citizen* un état comparatif du nombre de permis de construction accordés pendant les quatre premiers mois de 1925 et pendant la même période de 1926. En 1925, durant quatre mois, on a accordé 245 permis, à Ottawa, pour des édifices d'une valeur totale de $1,260,709. En 1926, on n'accorda que 120 permis pour des constructions d'une valeur de $305,000. En d'autres termes, le nombre des permis a diminué de moitié et la valeur des bâtisses, des trois quarts.

Examinons la question des produits laitiers, des fruits et des légumes. Je ne me propose pas de traiter ce sujet qu'on a déjà si bien exposé; mais je dois noter que la région d'où je viens s'intéresse beaucoup à cette question et ses habitants croient la protection indispensable. Ceux qui ont étudié la question ou dont l'existence dépend du succès de ces industries croient fermement qu'un tarif assez élevé est nécessaire à leur succès. Ils affirment sans hésitation que, lorsqu'un pays relève son tarif de 10, 15 ou 25 p. 100, le Gouvernement canadien doit augmenter le tarif du Canada dans les mêmes proportions. Nous disons sans crainte que, pour ce qui concerne les produits laitiers,

les fruits et les légumes, nous sommes en faveur d'un tarif absolument identique, afin de garder le marché exclusivement pour nos gens au lieu de partager avec les pays qui relèvent leur tarif à notre détriment.

Je parlerai brièvement maintenant de la culture des fleurs. Un des plus grands centres de cette industrie sur le continent américain se trouve dans la ville de Brampton où il y a une serre couvrant trente-six acres. Actuellement elle donne du travail à 325 hommes et il est intéressant de remarquer que l'année dernière on y avait dépensé 14,000 tonnes de charbon. Or s'il est un article de luxe, ce sont bien les fleurs, et il est certain que si quelqu'un juge nécessaire d'aller à l'étranger pour s'en procurer, il peut s'attendre à payer des droits. Dans Peel et les environs il y a cinquante-deux autres serres, et toutes donnent du travail à un grand nombre d'ouvriers canadiens. Si on veut importer des fleurs, n'est-il pas juste qu'on s'attende à avoir des droits à acquitter? Qu'est-ce qui se produit au sujet de cette industrie? Il y a quelques années les Américains prélevaient un droit de 25 p. 100 sur les fleurs coupées et le Canada un droit de 17½ p. 100. Ceux qui font la culture chez nous avaient réussi à faire des affaires dans certaines villes américaines, quoique le volume de leur exportation ne fût pas considérable; seulement du moment que ce dernier commença à s'accroître, le gouvernement américain éleva immédiatement les droits de 25 à 40 p. 100, fermant ainsi le marché aux Canadiens. J'en appelai personnellement à M. Fielding, alors ministre des Finances, pour plaider la cause des fleuristes canadiens, le priant de les traiter comme le sont leurs confrères américains. J'essuyai un refus. Je fis la même demande au ministre des Finances actuel (l'hon. M. Robb) l'année dernière, lui signalant que nos fleuristes se trouvaient dans une situation désavantageuse par suite du relèvement des droits sur la houille. La houille est, en réalité la matière première de cette industrie, et quand on a élevé le droit à 50c. par tonne, l'établissement dont j'avais parlé eut à payer $7,000 de plus. Il était juste, dés lors, de réclamer un droit plus élevé sur les fleurs venant des Etats-Unis dans la mesure où les Etats-Unis l'avaient élevé au détriment du Canada. Le ministre des Finances répondit qu'on n'éleverait plus les droits cette année-là. Peut-être voudra-t-il être plus sage cette année, et puisqu'il fait des modifications au tarif, verra-t-il à prendre le moyen de le retoucher comme il serait sage et nécessaire de le faire. Je le répète, s'il est un article de luxe, ce sont certes les fleurs, et si la population du Canada juge qu'il est nécessaire d'aller à l'étranger pour avoir des fleurs, qu'elle s'attende à acquitter un droit raisonnable.

La question qui se pose est celle-ci: le libre-échange est-il ou non le but que le Gouvernement vise à atteindre? Si c'est là qu'il veut en venir, le Gouvernement devrait alors avoir le courage de se lever et de déclarer sa politique et de la mettre en vigueur, fournissant à tous les manufacturiers l'occasion de la mettre à l'épreuve.

C'est ce que le Gouvernement devrait faire et dont il devrait prendre la responsabilité. D'un autre côté, si nous sommes pour garder le principe de la protection, je prétends alors, comme c'est la prétention de nous tous dans cette Chambre, vingt à trente excepté, que le tarif devrait être assez élevé pour protéger les fabricants, les ouvriers et toutes les classes intéressées, leur donnant le droit au marché canadien avant tout et leur permettant de donner le plus d'expansion possible à leurs industries respectives.

Au cours de la campagne électorale, et en cette enceinte à trois ou quatre reprises au cours de la dernière législature, le premier ministre a très sagement déclaré que, tant que les finances du pays ne seront pas dans un état plus satisfaisant, on ne consentirait pas à exécuter même les travaux publics nécessaires; à la vente ou a refusé à certains honorables députés des travaux divers. C'était une sage attitude à prendre. Maintenant je désirerais donner deux ou trois exemples de la façon dont la politique du premier ministre a été observée. Dans le comté de Peel il y a une propriété connue sous le nom de havre de Port Credit. Il y a cinquante ans il se faisait là beaucoup de commerce de grain et d'autres denrées. Toutefois, les conditions ayant changé, ce port n'a plus fait d'affaires et, depuis trente ans, il ne s'y est pas fait d'expédition de grain d'aucune sorte ou d'autres denrées. Depuis un demi-siècle on s'est tenu en instances auprès du Gouvernement d'abord pour réparer le port puis pour le restaurer et finalement pour le refaire à neuf, car, c'est étrange à dire, en vérité il n'y a plus de port maintenant à cet endroit. On a même laissé disparaître jusqu'au quai. Il en était ainsi l'année dernière. Tous les appels faits aux gouvernements antérieurs sont restés sans réponse, mais l'été dernier, au cours de la campagne électorale, on est venu demander de l'aide au Gouvernement. Il a fait bon accueil à cette demande. Il a répondu qu'on devrait faire quelque chose. Il jugeait qu'il y avait là une propriété à conserver et à protéger. L'affaire a paru si urgente au Gouvernement qu'il n'a pas attendu de faire venir une drague de l'Etat à l'embouchure de la rivière; il en a loué une de la commission du port de Toronto. Il se trouvait qu'un dragueur de l'Etat effectuait des creusages à la même époque dans la rivière Thames, comté de Kent. Ce dra-

gueur coûtait $216 par jour, tandis que la mise en activité d'un autre acheté à Toronto s'élevait à $346 par jour. Mais il y avait cependant telle urgence que, de toute évidence, le Gouvernement jugea qu'il lui fallait ce dragueur. Le 12 août, il conclut le marché, et le dragueur fut envoyé. Il devait effectuer des creusages jusqu'à ce que le port fût en état d'abriter tous les navires qui se présenteraient. Je fais remarquer que des élections se tenaient pendant que la drague était en pleine activité. La population qui espérait depuis des années des travaux d'amélioration au port se réjouit de l'inauguration de ce dragage, et on l'informa que c'était seulement un faible indice de ce qui suivrait si elle appuyait le Gouvernement. Le dragueur continua la besogne durant vingt jours au coût global de $6,937, soit $346 par jour. A la fin de cette période, néanmoins, le dragueur disparut, ayant fait sa part pour ce qui est d'influencer les électeurs à appuyer le candidat ministériel. Et ce fut la fin de l'affaire. Quand quelqu'un demanda à la Chambre si les travaux se poursuivraient, le ministre répondit: "Non, vu que le dragage exigé par les besoins actuels a été complété l'an dernier." Les "besoins actuels", comme de raison, étaient d'ordre politique. Le ministre ne connaît probablement pas du tout la situation dans la localité où la propriété est située. Le fait est que la raison, et l'unique raison de cette dépense, c'étaient les élections en cours. Il n'y en a pas d'autre. Les travaux sont inutiles, ils n'ont pas amélioré la propriété du port quant à la navigation. Je proclame maintenant que, sans les élections qui se tenaient, sans le fait que Peel est un comté qui n'a pas appuyé le parti libéral depuis des années, et que le Gouvernement a cru que cela influencerait la population, il n'eût pas envoyé de dragueur, n'eût pas fait cette dépense. Voilà un exemple de violation de la promesse d'économie faite par le premier ministre. Inutile d'insister là-dessus.

Permettez-moi de citer un autre cas. A trois ou quatre milles de cette localité, il est une propriété de l'Etat appelée le champ de tir de Long Beach, d'une superficie de 463 acres. Elle dépend du département de la Défense nationale. Elle est située à cinq ou six milles de Toronto, sur la grande route Toronto-Hamilton,—peut-être la route la plus fréquentée au Canada,—dans une région qui se développe et dont la valeur est très grande. Depuis des années, des courtiers en immeubles et autres gens cherchaient, mais en vain, à induire le Gouvernement à vendre la propriété. On avait sollicité le Gouvernement de réserver une partie de la propriété pour

l'ériger en parc. Le conseil du canton, la population du village de Lakeview, ainsi que les commissaires des écoles publiques firent cette demande, mais n'essuyèrent qu'un refus. L'an dernier, toutefois, à la veille des élections, on annonça que le Gouvernement avait décidé d'octroyer sept acres de cette propriété au canton par bail emphytéotique, pour qu'ils servissent de parc. Là comme à Port Credit, la musique se fit entendre, une procession se forma, il y eut de la danse et d'autres divertissements pour répandre la nouvelle de l'œuvre merveilleuse qu'accomplissait le Gouvernement dans l'intérêt du comté de Peel. C'était juste avant l'avis de convocation des électeurs.

On se rappelle que, le 5 septembre, le premier ministre déclara que les élections se tiendraient le 29 octobre. Trois jours plus tard, le 8 septembre, le premier ministre visita le canton où est située cette propriété et adressa la parole aux électeurs. Le lendemain, c'est-à-dire le 9 septembre, parurent des annonces par lesquelles l'Etat demandait des soumissions touchant l'achat de 26 acres de cette même propriété, les soumissions devant être transmises le 25 septembre. Tout le monde savait dans la région, et plusieurs gens de Toronto aussi, que la mise en vente de cette propriété à cette époque était destinée à la faire échoir à un partisan très ardent, très actif et très capable du candidat libéral. On reçut trois soumissions: l'une d'Abraham Swartz, au chiffre de $1,100 l'acre; la deuxième de Hubbs & Hubbs, au chiffre de $1,200 l'acre, et la troisième de W. G. Harris, au chiffre de $1,351. La soumission la plus haute ne fut pas acceptée et l'on autorisa Hubbs & Hubbs à modifier leur soumission de $1,200 à $1,525. Ils obtinrent la propriété à ce prix, et elle est encore en leur possession. C'est-à-dire que l'Etat a cédé à ces personnes 26 acres d'une propriété aussi précieuse qu'on en puisse trouver dans l'Ontario, en dehors des grandes et petites villes, au cours d'une campagne électorale, pour $40,000. Qu'est-il arrivé ensuite? Peu après, les propriétaires du terrain le subdivisèrent et l'offrirent en vente au prix estimatif de $150,000. Voilà ce que le Gouvernement était disposé à payer pour se faire des amis dans un comté situé à quelques milles de Toronto. Il ne fait pas le moindre doute que le Trésor ne perde cent mille dollars dans cette transaction. Pourquoi dire cela? Parce que les acquéreurs en demandent cent cinquante mille. Voici l'observation contenue dans leur annonce:

La valeur des terrains semblables à Parkview et situés le long du lac s'est accrue de 100 p. 100 en quatre ans. La même chose se répétera pour Parkview.

Dans ces circonstances, le Gouvernement devrait fournir des explications, et obtenir un meilleur prix pour cette propriété, bien que le transfert soit probablement chose faite actuellement. A une question posée le 15 mars, à savoir si le Gouvernement avait l'intention de mettre le reste de la propriété en vente, c'est-à-dire le champ de tir, le ministre a répondu: "Non". En pleine campagne électorale, le Gouvernement choisit les 26 acres de plus de valeur, d'une étendue de 463 acres, les met en vente afin de permettre à ses amis et partisans de les acquérir à moindre prix que les deux autres enchérisseurs, leur permet de changer leur soumission après coup, et les leur cède dans les circonstances que je viens d'expliquer. N'est-il pas temps, monsieur l'Orateur, d'appeler l'attention sur de pareilles choses? Maintenant que c'est fait, la Chambre et le pays sauront ce qu'il faut en penser, et je n'insisterai donc pas davantage.

Le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell), est toujours prêt à secourir un ami dans le besoin, surtout en temps d'élection; c'est le troisième ministre qui ait employé les fonds de l'Etat de manière à aider un candidat libéral durant cette élection. Dix jours avant le scrutin, arriva un octroi auquel personne ne s'attendait, au fait, que le Parlement n'avait même pas voté. Il existe dans le comté de Peel une société connue sous le nom de société de producteurs de graine de luzerne. Dix jours avant le scrutin arrivait à l'adresse de la société un chèque venant du département du ministre. Le chèque ne fut pas remis au trésorier pour être déposé comme à l'ordinaire, mais passé de mains en mains d'intéressés afin de leur donner une idée du bien que le ministre leur voulait. L'on disait que la somme peu élevée indiquait ce que le ministre était disposé à faire pour les fins électorales.

L'hon. M. MOTHERWELL: Mon honorable ami voudra-t-il fournir des preuves à l'appui de son avancé? C'est la première fois que j'entends parler de cela.

M. CHARTERS: C'est ainsi, j'imagine, que mon honorable ami administre son département. Les faits ne souffrent pas de doute. Mon honorable ami peut les vérifier en se reportant au dossier, et même découvrir un chèque.

L'hon. M. MOTHERWELL: Tous les mois de l'année des subventions sont payées à différentes sociétés, et celle-ci doit avoir été payée en la manière habituelle.

M. CHARTERS: C'est la première fois qu'un chèque semblable du département parvient de cette manière ou de toute autre manière dans le comté de Peel.

L'hon. M. MOTHERWELL: Mon honorable ami ferait mieux de fournir la preuve de son assertion.

M. CHARTERS: Nous vous en fournirons autant que vous voudrez.

L'hon. M. MOTHERWELL: Vous n'en avez pas encore fourni.

M. CHARTERS: Mon honorable ami perd contenance et cela s'explique.

L'hon. M. MOTHERWELL: Pas du tout.

M. CHARTERS: Il est temps que ses collègues et lui s'appliquent à économiser plutôt qu'à gaspiller.

L'hon. M. MOTHERWELL: Mon honorable ami a fait une assertion fausse.

M. CHARTERS: J'ai déjà dépassé le temps que je m'étais assigné et, pour terminer, je dirai simplement que des cas semblables à celui que j'ai établi se rencontrent à l'infini dans tout le pays. Ils méritent réprobation et si l'occasion se présente, comme elle se présentera probablement avant peu, la population du Canada imitera l'exemple de celle du comté de Peel, que l'on espérait influencer indûment. Les électeurs du comté de Peel ont condamné la conduite du Gouvernement de la manière la plus énergique en donnant la plus grosse majorité conservatrice dont on ait entendu parler dans ce comté depuis plus de vingt-cinq ans. Quand le moment sera venu, je ne doute pas que tout le pays ne se prononce aussi énergiquement contre le ministère.

M. CULLIGAN: Monsieur l'Orateur, comme c'est la première fois que je prends la parole en cette enceinte, je sollicite l'indulgence de cette honorable Chambre. Je serai bref.

Avant d'aborder la discussion du budget, je relèverai quelques commentaires faits par mon collègue de Gloucester (M. Robichaud) durant le débat du discours du trône, le 1er février. On les trouvera à la page 647 du hansard. Mon honorable ami a fait allusion aux "rois de l'industrie forestière" dans la province du Nouveau-Brunswick, et sans doute, il me compte parmi eux, puisque je suis moi-même marchand de bois. J'appartiens à l'association des marchands de bois du Nouveau-Brunswick, et, si je ne me trompe, j'ai assisté à toutes les réunions de cette association, l'an dernier. Je déclare que l'honorable M. Baxter n'a jamais promis de favoriser ces industriels à condition d'avoir leur appui.

Il m'est inutile de parler du marasme dont souffre cette industrie depuis 1921. Les mar-

chands de bois du Nouveau-Brunswick ont senti qu'ils ne pourraient continuer leur exploitation à moins d'obtenir quelques concessions sous forme d'un droit de coupe moins élevé. Nous avons eu plusieurs entrevues avec le gouvernement Veniot à qui nous avons montré la nécessité de venir à notre secours au sujet du droit de coupe, en lui faisant observer qu'autrement nous serions obligés de diminuer ou de discontinuer notre exploitation forestière. Ce droit était de $4 par 1,000 pieds, alors que nos amis de Québec ne payaient que $2.70. De plus, il y a une différence de 15 à 18 c. dans le cubage des billes en faveur des exploitants de Québec, de sorte que vous voyez qu'il nous était impossible de rivaliser avec nos amis de Québec. Ce n'est que quelques semaines avant les élections du 10 août 1925 que le gouvernement libéral de cette époque a réduit le droit de coupe d'un dollar par 1,000 pieds. Pourquoi cela? Simplement pour essayer de capter les suffrages de tous les marchands de bois, ou du moins d'une partie. Après que cette réduction eût été annoncée, les marchands de bois se réunirent pour discuter la situation. C'est alors que nous nous sommes tous entendus pour appuyer l'opposition. Nous comprîmes que, puisque M. Baxter était au courant des conditions déplorables dont souffrait l'industrie forestière, s'il était élu, il nous donnerait l'aide nécessaire pour poursuivre notre exploitation et procurer du travail à des milliers d'ouvriers qui dans notre province n'ont aucun autre moyen de gagner leur vie et celle de leurs familles. En outre, nous avons pensé qu'il était temps de chasser du pouvoir le gouvernement le plus dépensier et le moins sérieux qui ait jamais administré les affaires publiques du Nouveau-Brunswick. Pour vous en convaincre, il suffit de lire l'état financier de notre province de 1917 à 1925, sous le régime libéral. On constatera au premier coup d'œil que ce parti a doublé la dette fondée de cette province et n'ont pas grand'chose à montrer en justification de l'énorme augmentation de la dette publique.

Mon honorable ami est allé plus loin. Il a déclaré que M. Baxter a promis aux marchands de bois que si lui-même et son parti étaient portés au pouvoir il mettrait fin à la mise en valeur des chutes d'eau de Grand-Falls dont parlait tant le parti libéral. Je dirai franchement que jamais M. Baxter n'a pris cet engagement à l'égard des marchands de bois. En réalité, ceux-ci, de même que tous autres, désiraient vivement l'exploitation des chutes d'eau de Grand-Falls. M. Baxter et ses partisans ont déclaré sur les tribunes publiques, durant la campagne, que cette mise en valeur aurait lieu, mais non pas dans le sens indiqué par les libéraux. Il est heureux pour les citoyens du Nouveau-Brunswick qu'il y ait eu un changement de ministère et que nous ayons à la tête du nouveau gouvernement un politique aussi capable que M. Baxter pour l'exploitation de nos chutes d'eau et pour l'administration pratique de la province.

Le gouvernement a entrepris d'exploiter ces chutes sans un sou de dépenses pour les contribuables de notre province. Si cette mise en valeur eût été faite par M. Veniot et le parti libéral, notre province eût été vouée à la faillite avant plusieurs années. Pour nous en convaincre il suffit de lire l'histoire de l'exploitation de la chute de Musquash faite par le parti libéral du Nouveau-Brunswick. Quand ce projet fut présenté à la législature, on prétendait que le coût ne dépasserait pas un million et demi de dollars. A venir jusqu'aujourd'hui cette entreprise de Musquash à coûté à notre province tout près de quatre millions et je crois savoir qu'il y a encore des réclamations impayées s'élevant à sept ou huit cent mille dollars.

Je n'ajouterai plus que quelques mots au sujet des remarques de l'honorable député de Gloucester. Il a dit que les bûcherons n'ont pas reçu plus d'un dollar par jour pour leur travail l'hiver dernier. Cela n'est pas exact en ce qui concerne le comté de Restigouche. Les salaires payés dans les exploitations forestières du comté de Restigouche ont été de $30 à $40 par mois. En outre, j'ajouterai que la plupart des bûcherons travaillent aujourd'hui à tant par mille pieds, ou à la pièce. Dans mes propres exploitations forestières, la plupart des bûcherons se faisaient ainsi de $65 à $70 par mois. S'ils ne gagnaient au moins ces salaires, ils ne seraient pas en état de subvenir aux besoins de leurs familles.

La circonscription de Restigouche-Madawaska, que je représente, est située aux confins des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick; sa population est en grande partie engagée dans l'industrie de la pêche et dans l'industrie forestière. C'est pourquoi nous portons un si grand intérêt à la question des tarifs de transport. Les problèmes qui en découlent ont pour nous une importance extrême, car c'est de là que dépend pour nous la possibilité de vendre nos produits naturels et industriels aux provinces du Centre.

Bien que nous ne soyons pas intéressés directement à la question du tarif, à notre titre de Canadiens, nous voulons que chaque partie du pays soit traitée avec justice. A mon humble avis, les réductions apportées aux droits sur les automobiles et les pièces d'automobiles n'apporteront pas le soulagement que l'honorable ministre des Finances a en vue; au contraire, elles vont mettre l'existence de cette

industrie en danger et jeter la perturbation chez les 35,000 ouvriers qui y gagnent leur vie.

Comme adoucissement aux désavantages dont souffrent les Provinces maritimes, le Gouvernement a nommé une commission royale chargée d'étudier leurs réclamations. Mais cette panacée n'a jamais fait beaucoup de bien. Les commissions royales ont coûté au pays des sommes considérables et, dans la plupart des cas, leurs rapports n'ont servi à rien. La commission de la pâte de bois en est un exemple. Elle a coûté au delà de $75,000 et n'a donné aucun résultat.

Les droits des Provinces maritimes sont devenus une question vitale de la vie nationale canadienne. Tous ceux qui ne nourrissent aucun préjugé conviendront que si la Confédération doit être durable, ces droits doivent être respectés et traités de façon impartiale. Le Gouvernement a le devoir d'agir promptement et efficacement, car les Provinces maritimes ne sauraient jouir de la prospérité tant que durera la situation actuelle.

La commission royale chargée d'étudier les droits des Provinces maritimes pourra-t-elle remédier à leurs griefs? J'en doute. L'arrêté en conseil créant cette commission définit ainsi les pouvoirs qui lui sont conférés: Faire "un examen, au point de vue national, de tous les facteurs qui intéressent la situation économique des habitants des provinces en question" et "à la suite de cette enquête et de cet examen, les commissaires doivent être priés de formuler des propositions capables d'améliorer les conditions dont on se plaint". Après tout ce qui a été écrit sur cette question des droits des Provinces maritimes depuis deux ou trois ans, le Gouvernement devrait connaître, s'il désire sincèrement leur venir en aide, tous les aspects de ces questions qui ont été discutées longuement dans tous les journaux du pays. Dans les circonstances actuelles, il me semble qu'en chargeant une commission royale d'étudier la question des droits des Provinces maritimes, le Gouvernement n'a cherché qu'à gagner du temps et qu'à se décharger sur d'autres de la responsabilité de la décision à prendre. Toutes les questions dont l'étude a été confiée à la commission ont été discutées à maintes reprises par tout le pays, dans toutes leurs phases et sous tous les angles; cependant, on n'en est arrivé à aucune solution. Si l'on tient compte de tous les renseignements en la possession du Gouvernement, peut-on espérer que la commission sera plus en état d'en arriver à une décision sur la ligne de conduite à suivre? Je n'en crois rien. Je crains que tout ce déploiement n'ait encore une fois pour but de faire traîner les choses en longueur et de retarder le règlement de cette importante question des droits des Provinces maritimes.

L'axe de l'influence politique s'est déplacé. Etant donné le nouvel état de choses, les anciennes provinces qui ont assumé toutes les responsabilités touchant la création des nouvelles provinces, ont perdu le contrôle qu'elles exerçaient sur le gouvernement du pays. C'est l'Ouest canadien qui détient maintenant l'influence. Depuis l'élection du premier ministre dans Prince-Albert et l'avènement du représentant de Regina (M. Dunning) à la direction des affaires du département des Chemins de fer, une direction absolument nouvelle a été imprimée à la politique canadienne par le Gouvernement. Nos gouvernants soutiennent que les principes libéraux sont encore en honneur, bien qu'en réalité ils sacrifient les intérêts du Canada en général afin de s'assurer l'appui des membres du groupe progressiste.

Nous avons des preuves convaincantes que le Gouvernement actuel est mené par les intrigues des progressistes. Nous en avons reçu plusieurs, depuis l'ouverture de la session, mais je n'entends pas entrer dans ces détails. Je voulais simplement faire cette mention pour que le compte rendu en fît foi.

A titre de député des Provinces maritimes et, en particulier, à titre de représentant du comté de Restigouche-Madawaska, c'est mon devoir d'appuyer toutes les revendications légitimes faites en faveur des provinces de l'Est et, en outre, de plaider pour mon comté. L'ancien député, M. Michaud, avait promis des travaux publics qui n'ont jamais été exécutés. Le comté que je représente mérite un peu plus d'attention et de protection de la part du Gouvernement. Je crois comprendre aussi que le même député avait reçu, touchant le dragage pour améliorer le port de Campbellton, des promesses qui n'ont jamais été tenues. Le Gouvernement devait envoyer un dragueur à Campbellton, l'été dernier, pour qu'il commençât le dragage nécessaire, mais la population l'attend encore. J'espère que ces promesses se réaliseront cet été. C'est un exemple caractéristique de la façon dont ce Gouvernement manque à ses promesses.

Inutile d'exposer davantage les revendications des Provinces maritimes et en particulier de Restigouche-Madawaska. Des orateurs mieux renseignés ont traité la question à fond et avec vigueur. Je désirais simplement exprimer mes vues sur le budget, pour que l'attitude que je prendrai à l'heure du vote soit bien comprise.

Sur la motion de M. MacLaren (Prince), la suite du débat est ajournée.

Sur la motion de l'hon. M. Motherwell, la séance est levée à onze heures vingt minutes du soir.

LUNDI, 17 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé.

Le 1er (bill n° 111), déposé par M. Ross (Kingston) tendant à autoriser l'Eglise méthodiste libre au Canada;

Le 2e (bill n° 112), déposé par l'honorable sir Henry Drayton, relatif à certains brevets de la compagnie Sealright.

2e LECTURE

De plusieurs projets de loi émanant du Sénat.

Le 1er (bill n° 98) déposé par M. Duff, pour faire droit à Joseph Robert Crow.

Le 2e (bill n° 99) déposé par M. Garland (Carleton), pour faire droit à Stanley Bennett;

Le 3e (bill n° 100) déposé par l'honorable sir Henry Drayton, pour faire droit à Katherine Landon Foley;

Le 4e (bill n° 101) déposé par M. White (Mont-Royal), pour faire droit à Edith Annie Say;

Le 5e (bill n° 102) déposé par l'honorable sir Henry Drayton, pour faire droit à Isabella Stewart Carmichael Wilson;

Le 6e (bill n° 103) déposé par M. Bell (Hamilton), pour faire droit à May Maud Mary Johnson;

Le 7e (bill n° 104) déposé par M. Arthurs, pour faire droit à Roland George Wickens;

Le 8e (bill n° 105) déposé par l'honorable M. Mewburn, pour faire droit à Marjorie Durham Morgan;

Le 9e (bill n° 106) déposé par M. Bothwell, pour faire droit à Amber May Wolfenden;

Le 10e (bill n° 107) déposé par M. Hocken, pour faire droit à Enda Beatrice Burley;

Le 11e (bill n° 108) déposé par M. Donaghy, pour faire droit à Bessie Hyde Lanyon Calhoun;

Le 12e (bill n° 109) déposé par M. Peck, pour faire droit à Bleecker Foy Maidens;

Le 13e (bill n° 110) déposé par M. Peck, pour faire droit à George Almon Wickett.

LE CHEMIN DE FER DE ROUYN

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. M. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je vois dans le Hansard de vendredi qu'en mon absence l'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton) a posé une question au sujet de documents relatifs au chemin de fer de Rouyn. Les documents seront déposés d'ici à une couple de jours en réponse à une demande de documents de l'honorable député de Temiscaming-Nord (M. O'Neill).

L'hon. sir HENRY DRAYTON (York-Ouest): C'est là une question très importante pour cette Chambre et tous les détails de l'affaire ont été rendus publics par l'intermédiaire du Conseil privé. Des semaines se sont écoulées depuis que le contrat a été signé avec les autorités de la province de Québec; je ne vois donc pas pour quelle raison le dépôt de ces documents est tellement différé. C'est inexcusable.

L'hon. M. DUNNING: J'espère être en mesure de déposer les documents d'un jour à l'autre.

NOUVELLE VOIE FERREE ABOUTISSANT AU PACIFIQUE

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. M. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Vendredi dernier, l'honorable député de Hants-King (M. Foster) s'est informé du projet de construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer aboutissant au Pacifique. Le département ne possède aucun renseignement à ce sujet.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

LES ELEVATEURS DE L'ETAT

L'hon. M. MANION demande:

1. Est-on à négocier la location, au syndicat de vente en commun du blé, du nouvel élévateur que le Gouvernement a construit à Prince-Rupert?
2. Dans l'affirmative, à quelles conditions?
3. L'élévateur de Prince-Rupert a-t-il déjà passé du grain?
4. Les élévateurs de la commission du port de Vancouver, appartenant au Gouvernement, ont-ils travaillé à pleine capacité l'an dernier?
5. Combien de boisseaux de grain sont passés dans ces élévateurs en 1925?

L'hon. M. LAPOINTE:

1. Les négociations sont terminées.

2. En conformité d'un décret du conseil, adopté le 29 avril 1926, l'affermage de l'élévateur de Prince-Rupert à l'Alberta Cooperative Wheat Producers, de Calgary, a été approuvé. Le bail est pour une durée de deux ans, à compter du premier août 1926, à raison d'un loyer nominal de $100 par année; la compagnie Alberta Co-operative Wheat Producers, Ltée, acquittera tous les frais d'exploitation du dit élévateur, qui sera utilisé en conformité des dispositions de la loi des

grains du Canada ainsi que des règles et des règlements passés par la commission des grains du Canada.

3. Non.

4. Non.

5. Nombre de boisseaux reçus: 19,148,932; nombre de boisseaux expédiés: 19,587,936.

LE SERVICE D'AVIATION

M. FAFARD demande:

1. Combien a-t-on déboursé pour les service d'aviation en 1922, 1923, 1924 et 1925?

2. Combien a-t-on dépensé dans chaque province en chacune des années susdites?

3. Combien se propose-t-on de dépenser dans chaque province pour ce service cette année?

4. Le Gouvernement a-t-il l'intention de placer le service d'aviation sous le contrôle du département de l'Intérieur?

L'hon. M. MACDONALD:

1.

1921-22	$1,660,822 36
1922-23	1,066,578 21
1923-24	1,249,178 05
1924-25	1,377,328 10

Notes:

En 1922-23 la Colombie-Anglaise a contribué	$20,000 00
En 1922-23, l'Ontario a contribué	15,000 00
En 1923-24, l'Ontario a contribué	36,772 25
En 1923-24, Québec a contribué	20,000 00
En 1923-24, la Colombie-Anglaise a contribué	4,824 63

2.

Province	1921-1922	1922-1923	1923-1924	1924-1925
Ontario	$1,294,880 65	$753,162 65	$703,246 74	$742,014 00
Nouvelle-Ecosse	41,872 28	24,321 21	38,408 58	19,413 28
Manitoba	93,711 23	118,629 66	120,575 13	147,648 91
Alberta	138,039 33	91,318 40	77,115 32	108,486 78
Colombie-Anglaise	62,420 33	56,433 26	60,044 30	91,438 27
Québec	29,848 54	22,713 03	.....	.....
Dépenses non classifiées	.....	.....	238,736 63	268,328 86

N.B.

En 1922-23, le gouvernement de la Colombie-Anglaise contribua	$20,000 00
En 1922-23, le gouvernement de l'Ontario contribua	15,000 00
En 1923-24, le gouvernement de l'Ontario contribua	36,772 25
En 1923-24, le gouvernement de Québec contribua	20,000 00
En 1923-24, le gouvernement de la Colombie-Anglaise contribua	4,824 63

Les dépenses non classifiées ne peuvent être déterminées par province.

3. On a formé récemment un comité touchant l'aviation civile dans le but de conseiller le Gouvernement sur cette question et on étudie actuellement un programme pour l'année courante et les années futures.

4. Non.

REGION DE RED-LAKE

M. FAFARD demande:

1. Combien le département de l'Intérieur a-t-il dépensé pour faire les levés et cartographier la région de Red-Lake?

2. Combien la division d'aviation a-t-elle dépensé?

3. Combien de milles carrés a-t-on arpentés dans le district?

4. Quelle a été la dépense par mille?

L'hon. M. LAPOINTE:

1. $800.

2. $6,400.

3. 2,400 milles carrés.

4. $3 par mille, approximativement.

LE CHARBON ACHETE PAR LE NATIONAL-CANADIEN

M. HUBBS demande:

1. Le National-Canadien a-t-il acheté de la houille de la Compagnie Coal Valley?

2. Dans l'affirmative, combien, et les officiers du chemin de fer ont-ils été satisfaits des résultats obtenus de cette houille?

L'hon. M. DUNNING:

1. Oui.

2. (a) 1923, 64,960 tonnes nettes; 1924, 100,943 tonnes nettes; 1925, 143,036 tonnes nettes.

(b) Si la direction n'avait pas été satisfaite de ce charbon, elle n'aurait pas continué à l'employer.

M. HUBBS demande:

1. Combien de tonnes de houille américaine le National-Canadien a-t-il achetées en 1925?

2. De quelles compagnies a-t-il acheté cette houille?

L'hon. M. DUNNING:

1. 2,971,706 tonnes nettes.

2. Bertha Consumers Company, Black Diamond Company, W. H. Bradford, Buffalo & Susquehanna Coal Co., Blue Diamond Coal Sales Co., Canadian Industrial Coal Co., Carver Coal Company, Century Coal Company, Conger Lehigh Coal Company, Carnegie Dock & Fuel Company, R. M. Davis Coal Com-

pany, J. K. Dering Coal Company, C. B. Devlin & Company, Eastern Fuel Company, Empire Coal Company, Glen Alum Fuel Company, Geo. Hall Coal & Shipping Corporation, M. A. Hanna, Company, Percy Heilner & Son, Houston Coal Company, Hutchison Coal Company, Island Creek Company, Inland Coal & Dock Company, Light Coal Mining Company, Logan County Coal Corporation, W. A. Marshall & Company, Middle West Coal Company, Milnes Coal Company, Moreland Coal Company, Magher Collieries, Munro-Warrier Coal & Coke Co., C. M. Moderwell & Company, Norfolk & Chesapeake Coal Co., Northern Coal & Dock Co., Pittsburg & Shawmut Coal Co., Pansy Coal Company, Punglove Coal Mining Company, Red Jacket Coal Company, Seneca Coal Mining Company, Service Fuel Company, Shawmut Coal & Coke Company, Sitnet Fuel Company, Smokeless Fuel Company, Thorne, Neale & Company, Valley Camp Coal Company, Geo. E. Warren Corporation, E. P. Weaver Coal Company, Whitney & Kemmerer, Winslow Coal Company, Youghiogheny & Ohio Coal Co.

3.

	Excédents
	$
1921-1922	47,085 62
1922-1923	2,156 92
1923-1924	23,134 07
1924-1925	9,144 67

4.

1921-1922	$121,305 19
1922-1923	117,403 62
1923-1924	138,185 05
1924-1925	142,833 72

N.B. Les recettes dans la réponse n° 3 et les dépenses dans la réponse n° 4 sont arrêtées au 31 juillet de chaque année.

LA COMMISSION DES GRAINS

M. COOTE demande:

Quelles ont été les recettes et dépenses totales de la commission des grains dans chacune des cinq dernières années?

L'hon. M. ROBB:

Année	Recettes	Dépenses
1921-1922	$1,937,323 03	$1,237,531 18
1922-1923	2,364,037 48	1,460,511 69
1923-1924	2,319,971 02	1,559,138 37
1924-1925	2,322,765 79	1,470,145 56
1925-1926	2,685,293 59	1,613,003 59
	$11,629,390 94	$7,340,330 39

Les recettes pour 1925-1926 seront peut-être plus fortes, car les comptes de remboursement ne sont arrêtés que vers le 20 mai.

[L'hon. M. Dunning.]

L'ELEVATEUR DE PORT-ARTHUR

M. COOTE demande:

1. Quand a-t-on construit l'élévateur du Gouvernement à Port-Arthur, et à quel prix total?
2. Quelle est la capacité totale de cet élévateur?
3. Quelles ont été les recettes totales de l'élévateur, dans chacune des quatre dernières années, en (a) excédents, (b) criblures, (c) séchage du grain, (d) nettoyage du grain, (e) toutes autres sources?
4. Quelles ont été les dépenses totales de fonctionnement de l'élévateur dans chacune des quatre dernières années?

L'hon. M. ROBB:

1. A venir au 28 février 1926, la dépense a été de $1,453,801.26, dont $90,000 pour l'emplacement.

2. 3,250,000 boisseaux.

	Criblures	Séchage	Nettoyage	Toutes autres sources
	$	$	$	$
1921-1922	2,794 92	40,263 68	30,899 52	300,269 01
1922-1923	23,382 54	10,310 13	40,333 25	281,189 19
1923-1924	32,272 87	1,478 34	69,197 44	340,890 55
1924-1925	29,434 31	38,331 56	69,503 83	271,978 74

LE SERVICE DE LA STATISTIQUE

M. DOUCET demande:

1. Combien d'employés y a-t-il dans le service de la statistique?
2. Quel est le total de leurs appointements?
3. Combien coûte la publication des différents rapports statistiques?
4. Quel revenu total le département tire-t-il de la vente de ces publications, et quels sont ses autres revenus?

L'hon. M. ROBB:

1. Le 30 avril, 1926, le service fédéral de la Statistique comptait 224 employés.

2. Pour le mois d'avril 1926: $25,533.

3. Pour l'année financière de 1925-1926: $99,217.

4. Aucun. Toutes les recettes provenant des publications officielles sont encaissées par le service d'impression et de papeterie. Le bureau fédéral de la statistique n'a pas d'autre revenu.

LES IMPORTATIONS DE SOIERIES

M. DOUCET demande:

Quelles quantités de velours, veloutine, velours de soie et pluche d'au plus 26 pouces de largeur, a-t-on importées au Canada, (a) de tous les pays, (b) de France, d'Italie et de chacun des pays qui tombent sous la clause des "nations plus favorisées", dans les exercices 1923-1924, 1924-1925 et 1925-1926 respectivement?

L'hon. M. ROBB:

Les statistiques ne permettent pas de savoir combien il a été importé de soie de chacune des différentes largeurs.

LES TERRAINS DE L'ETAT A BATTLEFORD

M. DAVIS demande:

1. A-t-on loué les terres autrefois occupées par la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, depuis le départ de ce corps?
2. Dans l'affirmative, quand, à qui, à quel prix?
3. A-t-on demandé ou annoncé des soumissions, et en quel endroit?
4. Quels étaient les soumissionnaires et le prix offert par chacun?
5. A-t-on payé le loyer de ces terres, et dans ce cas, combien?

L'hon. M. STEWART:

1. Oui, on a loué un pâturage.
2. Le bail date du 1er juillet 1925 quand la gendarmerie a évacué le terrain, lequel a été loué comme pâturage à Bernard Phillips moyennant $220 par an.
3. Oui. Par des annonces et des affiches sous la direction de l'agent des terres fédérales à Prince-Albert.
4. Bernard Phillips; H. Barclay Bagg. Les loyers sont respectivement de $220 et $125.
5. Oui. $220.

M. DAVIS demande:

1. Les terres à foin relevant des propriétés du département des Affaires indiennes, à Battleford, ont-elles été louées depuis la fermeture de l'école industrielle?
2. Dans l'affirmative, à qui et quelles conditions?
3. A-t-on observé ces conditions?

L'hon. M. STEWART:

On suppose que la question ci-dessus se rapporte aux terrains des écoles industrielles des Indiens à Battleford-Sud, (Sask.).

1. Oui, en majeure partie.
2. (a) La Saskatchewan Conference Association of Seventh Day Adventists; (b) pour une période de 15 ans, moyennant un loyer nominal de 1c. l'acre, à condition que ladite association répare et entretienne les bâtiments à la satisfaction du département.
3. Oui.

M. J. C. BLANCHET

M. DOUCET demande:

1. M. J. C. Blanchet, de Chartierville, comté de Compton, (P.Q.), a-t-il été nommé à un service quelconque des Douanes?
2. Dans l'affirmative, quand, sur quelle recommandation et à quels appointements?

L'hon. M. BOIVIN:

1. Oui.
2. Le 22 avril, par la commission du service civil, à raison de $600 par an. On a reçu les rapports du percepteur et de l'inspecteur concernant ses aptitudes et l'on étudie encore la question de savoir si le choix doit être accepté.

FERMES ANNEXES ET SOUS-STATIONS EXPERIMENTALES

M. DOUCET demande:

Quel a été le revenu casuel de chaque ferme annexe et sous-station expérimentale, en 1924-1925 et 1925-1926, jusqu'ici?

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture):

Revenu casuel des fermes annexes et sous-stations expérimentales, jusqu'au 12 mai 1926:

	1924-25	1925-26
Agassiz (C.-A.)	$ 8,552 55	$ 9,941 71
Brandon (Man.)	5,084 36	5,027 01
Beaverlodge (Alta)	21 85	39 60
Cap-Rouge (Qué.)	11,589 40	12,411 11
Charlottetown (I.P.-E.)	2,930 91	2,671 25
Fredericton (N.-B.)	6,435 56	6,898 27
Farnham (Qué.)	6,030 14	4,679 56
Harrow (Ont.)	9,916 34	13,962 55
Indian Head (Sask.)	1,258 18	2,613 33
Invermere (C.-A.)	1,140 73	1,700 69
Kapuskasing (Ont.)	7,338 62	8,020 44
Kentville (N.-E.)	9,739 33	10,465 00
Lennoxville (Qué)	4,578 68	7,557 67
Lacombe (Alta)	6,109 36	5,455 54
Lethbridge (Alta)	1,076 03	3,222 98
La Ferme (Qué.)	4,089 38	4,164 00
Morden (Man.)	4,228 82	10,437 26
Nappan (N.-E.)	6,000 32	8,103 88
Rosthern (Sask.)	2,217 45	5,274 22
Ste-Anne-de-la-Pocatière (Qué.)	3,863 70	7,891 44
Swift Current (Sask.)	4,137 43	7,586 12
Summerland (C.-A.)	2,220 97	2,481 90
Sidney (C.-A.)	4,151 11	5,531 01
Scott (Sask.)	2,479 85	5,728 20

LE SERVICE DE REPRESSION A DALHOUSIE

M. CULLIGAN demande:

1. J. Edwin Cook, de Rivière-Charlo, (N.-B.), soldat rapatrié, a-t-il été nommé par la Commission du service civil aux fonctions d'agent spécial des Douanes, classe 1, du service de répression, avec bureaux à Dalhousie (N.-B.), en 1925?
2. Lui a-t-on jamais signifié de se présenter au service, sinon, pourquoi pas?
3. Est-il vrai que A. Wallace, de Dalhousie (N.-B.), a été plus tard nommé à ces fonctions? Dans l'affirmative, sur quelle recommandation?
4. Est-il vrai qu'on a rejeté le choix de la Commission du service civil? Dans ce cas, pourquoi?
5. Si Wallace a été nommé, par quelle recommandation l'a-t-il été?

L'hon. M. BOIVIN (ministre des Douanes et de l'Accise):

1. J. Edwin Cook, de Rivière-Charlo (N.-B.), a été désigné par la commission du service

civil pour l'emploi d'agent spécial de douane, classe 1, à Dalhousie (N.-B.).

2. Non. M. Cook n'habitait pas à Dalhousie (N.-B.).

3. Oui. M. A. G. Wallace, arrivé deuxième au concours et étant citoyen de Dalhousie, fut nommé plus tard.

4. Répondu sous le n° 1.

5. Répondu sous le n° 3.

LA GREVE EN GRANDE-BRETAGNE ET LA PROTECTION DU BLE CANADIEN

M. CHURCH demande:

1. Que fait le Gouvernement pour protéger le blé canadien, au cas où la grève britannique actuelle se continuerait?

2. Puisqu'il y a urgence le Gouvernement doit-il protéger de façon quelconque notre blé, soit en avançant les fonds nécessaires, ou en garantissant de certaine façon les prix?

3. Le Gouvernement a-t-il communiqué avec les banques ou avec l'Association des banquiers pour qu'ils aident les marchands de grain si la grève continue indéfiniment, de façon que les producteurs de blé ne perdent rien?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je suis d'avis que cette question devrait être rayée. Elle a trait à une grève qui c'est terminée de façon heureuse.

(La question est rayée.)

LE RESEAU DE L'ETAT ET LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE MONTREAL

M. FOSTER demande:

1. Le National-Canadien a-t-il acheté la ligne électrique allant de la rue Moreau au Bout-de-l'Ile, de la Compagnie du Tramway de Montréal ou d'une compagnie affiliée?

2. Dans l'affirmative, pourquoi et à quel prix?

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

1. Oui.

2. Pour les fins générales du chemin de fer. L'administration ne juge pas qu'il soit dans l'intérêt du public de faire connaître le prix d'achat.

EMISSION DE BONS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

M. FOSTER demande:

1. Est-il vrai que la compagnie R. W. Pressprich, de New-York, offre actuellement $2,500,000 de bons à 4 p. 100 du National-Canadien, échus en juillet 1927, et garantis quant au principal et l'intérêt par le gouvernement canadien?

2. Dans l'affirmative, pourquoi cette offre n'est-elle pas faite par l'entremise d'une maison canadienne?

L'hon. M. DUNNING: L'administration des chemins de fer nationaux n'a aucun renseignement sur la nature des garanties qu'offre R. W. Pressprich and Company, mais elle suppose que les bons en question font partie d'une émission de 20 millions de dollars de bons à 4 p. 100 et vendus par le réseau national le 1er juillet 1924. Si R. W. Pressprich and Company ont acheté un certain montant de ces valeurs et qu'ils les offrent maintenant en vente, les chemins de fer nationaux sont étrangers à cette opération.

LA COMPAGNIE MASSEY-HARRIS

M. FOSTER demande:

1. La compagnie Massey-Harris, limitée, de Toronto, a-t-elle obtenu des lettres patentes supplémentaires confirmant un règlement n° 00 récemment adopté par les directeurs de la compagnie?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement sait-il que les pouvoirs découlant de ces lettres patentes supplémentaires portent préjudice aux petits actionnaires?

L'hon. M. LAPOINTE:

1. Des lettres-patentes supplémentaires, datées du premier mars 1926, ont été délivrées à la compagnie Massey-Harris dans le but de convertir les 250,000 actions du capital-actions de la compagnie d'une valeur au pair de $100 chacune en 125,000 actions privilégiées cumulatives d'une valeur au pair de $100 chacune. Les lettres-patentes supplémentaires en question ont été délivrées sous l'empire de l'article 34 de la loi des Compagnies et sont fondées sur une résolution des actionnaires de la compagnie adoptée à une réunion tenue le 13 février 1926.

2. Nul actionnaire de la compagnie Massey-Harris, Limitée, n'a soulevé la moindre objection contre la délivrance des dites lettres-patentes. Les documents en liasse font voir que la résolution fut sanctionnée par plus des deux tiers des votes des actionnaires présents en personne ou par procuration à une réunion générale spéciale de la compagnie régulièrement convoquée pour décider la question. Il n'y a rien dans les dossiers déposés au département qui indique que les petits actionnaires souffrent préjudice ou autrement du fait de cette décision.

LES HOMESTEADS DE L'ALBERTA

M. KENNEDY (Rivière-de-la-Paix) demande:

1. Combien d'inscriptions a-t-on faites en Alberta, sous l'empire de la loi des terres fédérales, de 1908 au 31 mars 1926, pour (a) préemptions, et (b) homesteads achetés?

2. Quelle était la superficie (a) des préemptions, et (b) des homesteads?

3. Quelles ont été les recettes brutes (a) des préemptions et (b) des homesteads achetés?

4. Quels arrérages sont dus sur (a) le principal, et (b) l'intérêt?

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

1. (a) 12,449; (b) 1919.

2. (a) Environ 1,991,840 acres; (b) environ 307,040 acres.

3. (a) $5,432,681.98; (b) $1,027,431.63.

4. (a) Sur le principal: environ $1,439,821.-55; sur l'intérêt: environ $752,760.16; (b) Sur le principal, environ $54,166.04 sur l'intérêt; environ $25,833.75.

LA POSTE RURALE ENTRE LE VILLAGE DE LEEDS ET LYSTER

M. DOUCET demande:

1. Qui a l'entreprise pour la livraison postale rurale entre le village de Leeds et Lyster, comté de Mégantic (P.Q.)?
2. Quand le contrat a-t-il été renouvelé la dernière fois?
3. A-t-on demandé des soumissions?
4. Y a-t-il eu plainte au département contre l'entrepreneur?
5. Quelle était la nature de ces plaintes?
6. Qu'a fait le département à ce sujet?

L'hon. M. LAPOINTE: Il n'y a pas été adjugé d'entreprise de factage rural, entre les endroits sus-mentionnés; mais le département a fait des arrangements pour le transport du courrier entre le bureau de poste du village de Leeds et celui de la gare de Lyster; l'entrepreneur est Joseph Roy.

2. Le 31 mars 1926.
3. Non.
4. Non.
5 et 6: Voir la réponse au n° 4.

QUESTION CONVERTIE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS

LES CAMPS D'EXERCICE POUR LA MILICE

Par M. CHURCH:

1. Y a-t-il des camps d'instruction pour la milice (a) corps urbains, (b) corps ruraux, (c) troupe permanente?
2. Dans l'affirmative, où, pour quels corps, quelle durée, pour combien d'officiers et de soldats?
3. Que fera-t-on cette année pour les corps d'artillerie quant à l'entraînement?

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

FONCTIONNAIRE SPECIAL DU SERVICE DE REPRESSION A DALHOUSIE (N.-B.)

Par M. CULLIGAN:

Copie des lettres, correspondance, télégrammes et autres pièces que la Commission du service civil, le département des Douanes et de l'Accise ou autre département ou fonctionnaire ont échangés, sur la nomination d'un agent spécial de prévention douanière à Dalhousie (N.-B.), en 1925 et depuis lors.

LES CRIBLURES

Par l'hon. M. ROGERS:

Copie des arrêtés du Conseil, lettres, télégrammes et autres pièces touchant l'achat de criblures, de 1917 à 1921 inclusivement aussi, d'un état indiquant les maisons dont ces criblures ont été achetées, la quantité pour chaque maison, le prix payé, à qui vendues, la quantité pour chaque maison et le prix exigé dans chaque cas.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb (ministre des Finances), l'invitant à se former en comité des voies et moyens, ainsi que sur l'amendement de l'hon. R. J. Manion.

M. A. E. MacLEAN (Prince): En proposant l'ajournement du débat vendredi soir je croyais que la discussion serait reprise par l'honorable député de Shelburne-Yarmouth (M. Hatfield) plutôt que par moi-même; et je pense que la Chambre aimerait mieux entendre mon honorable collègue. J'espère qu'avant longtemps nous aurons ce plaisir.

Comme il n'a été exposé à la Chambre qu'un côté des opinions du public de la province dont un des comtés m'honore de son mandat, et pour empêcher que la population de cette province, ainsi que les honorables membres du Parlement trouvent que les représentants de l'île du Prince-Edouard sont tous du même avis au sujet du budget présenté par l'honorable ministre des Finances (M. Robb), je prie la Chambre de souffrir que je lui présente les opinions de ces gens comme je les comprends. Avant d'aborder le budget, toutefois, qu'il me soit permis d'exprimer notre joie du retour de l'honorable ministre de la Justice (M. Lapointe) qui a dû malheureusement s'absenter pour cause de maladie. Tous les membres, j'en suis sûr, à quelque parti qu'ils appartiennent, sont heureux de le revoir à la Chambre. Je puis dire aussi au nom des membres de ce côté que nous serons bien réjouis quand nous aurons de nouveau parmi nous le chef de l'opposition (le très hon. M. Meighen) qui, me dit-on, est indisposé depuis quelques jours. Pour moi, j'admire nos hommes publics à quelque parti qu'ils appartiennent. J'ai une grande admiration pour le chef de l'opposition et un grand respect pour les membres de son parti, non seulement ceux qui sont au premier plan, mais tous ses membres. Il va sans dire que j'admire aussi les membres de mon parti; j'offrirai sans doute quelques observations sur ce point avant de reprendre mon siège.

On est toujours heureux d'être porteur de bonnes nouvelles. Le ministre des Finances s'est trouvé, je crois, dans une position enviable lorsque le 15 avril il a pu saisir la Chambre du présent budget. Mais il n'y a pas que chez le ministre qu'une grande satisfaction a dû exister; le public canadien d'une extrémité à l'autre du pays s'est sûrement réjoui de voir présenter au Parlement un budget pareil. Naturellement nos amis de l'opposition se sont efforcés de trouver des défauts à ce budget,—

c'est le rôle de l'opposition,—mais la Chambre conviendra avec moi, je pense, que ces critiques n'avaient réellement rien de sérieux. Le ministre des Finances a annoncé au public canadien, voilà un mois, des nouvelles si bonnes que même les honorables membres en face ont dû s'en féliciter. Quand pour quelque raison imaginaire les gens craignent un grand malheur c'est une double joie d'apprendre que leurs craintes ne sont pas fondées, que l'orage qui les menaçait est passé et que le soleil va briller de plus en plus et dissiper tous les nuages.

Les honorables représentants de la gauche ont présenté un bien sombre tableau à la population du Canada, à une partie de cette population du moins. Ils ont voulu faire croire à ce public que le maintien de l'alliance entre les libéraux et les progressistes entraînerait fatalement notre ruine nationale. Nos amis ont dû certes être amèrement déçus quand le ministre des Finances a exposé que non seulement le Canada avait fait honneur à toutes ses obligations, mais que le Trésor comptait un excédent de plus de 20 millions de dollars et qu'en outre il a diminué l'impôt sur le revenu et allégé par ailleurs le fardeau du contribuable. La situation est si belle que ma tâche aujourd'hui est bien facile. On n'a pas de difficulté à convaincre un homme qu'il a plus de facilité à payer une taxe de $30 plutôt que $100 sur son revenu, et à acheter une automobile quand elle coûte $150 de moins qu'auparavant. Il n'est pas besoin non plus, je crois, d'un grand plaidoyer pour prouver au public qu'il va profiter de la réduction dans le prix des timbres-poste et que cette réduction fera monter, nous l'espérons, les recettes du Trésor. Contrairement aux opinions exprimées par mes honorables amis de la gauche, je suis convaincu que nous verrons vendre un plus grand nombre d'automobiles, que nous verrons une augmentation dans les recettes des Postes et que, pour ce qui regarde les recettes provenant de l'impôt sur le revenu, à défaut d'un relèvement elles ne souffriront pas une très forte réduction. Je compte que le prochain exposé budgétaire démontrera que les dégrèvements effectués cette année n'ont pas diminué sensiblement les revenus du pays.

Mon excellent ami de Fort-William (l'hon. M. Manion) a proposé un amendement au budget. On a beau masquer l'objet réel de cet amendement, je vous fais observer, monsieur l'Orateur, que l'amendement proposé par mon honorable ami dénonce le budget dans tous ses détails: il constitue un vote direct contre la réduction de l'impôt sur le revenu; un vote direct contre l'abaissement du droit sur les automobiles; un vote direct contre la restauration du timbre à 2c.; un vote direct contre la suppression de la taxe sur les quittances; en un mot, il constitue, dis-je encore, un vote direct contre tout le budget. Je n'ai pas besoin d'expliquer davantage ce point, je pense. Nos amis de la gauche cachent leur opposition à la réduction des droits sur les automobiles en disant: laissez la question à la commission du tarif. J'oserai dire que si la commission du tarif avait recommandé cette réduction, nos amis de la gauche auraient immédiatement condamné la commission du tarif et auraient dit: c'est une question que le Gouvernement aurait dû régler lui-même et non laisser à la commission du tarif ou à toute autre commission. Bref, ils auraient trouvé une excuse pour voter contre le budget.

Bien que ces honorables messieurs se soient opposés aux mesures qui ont été soumises, comme le bill relatif à la réévaluation des terres des soldats, le bill concernant la pension aux vieillards et le bill concernant le crédit agricole, je suis sûr qu'ils n'auront pas le courage de voter contre l'adoption définitive de ces mesures. Je suis persuadé qu'ils garderont un parfait silence et accepteront chacune de ces mesures lorsqu'elles viendront pour la 3e lecture.

L'hon. M. MANION: Puis-je demander à l'honorable député s'il veut bien me dire qui, de ce côté-ci de la Chambre, s'est opposé à la nouvelle évaluation des terres des soldats?

M. MacLEAN (Prince): Mon honorable ami doit se rappeler toutes les critiques des membres de la gauche contre cette mesure.

L'hon. M. MANION: On a critiqué la méthode, mais on ne s'est jamais opposé au principe. Mon honorable ami se met à l'abri, voilà tout.

M. MacLEAN (Prince): Je suis certain que dans quelques jours lorsque ces mesures que j'ai mentionnées seront étudiées et adoptées, les choses se passeront exactement comme je le prédis.

Les honorables députés de la gauche ont beaucoup parlé des promesses qu'aurait faites le gouvernement libéral et qu'il aurait violées au cours des quatre dernières années. On nous a dit que toutes les promesses faites au peuple en 1921 avaient été depuis violées par le Gouvernement. Je proteste fortement contre cette accusation. Lors des élections de 1921, il s'agissait d'une question surtout: rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses. Les libéraux disaient: fournissez-nous-en l'occasion et nous le ferons. Ils l'ont fait et je vais le prouver dans un instant. Ils promirent de plus de réduire les droits sur

les instruments de production. Cette promesse a été tenue. Je me rappelle très bien que pendant les deux premières sessions de la dernière législature, l'opposition accusait le Gouvernement d'avoir obtenu le pouvoir sur la force de ces deux promesses: la réduction du tarif et le rétablissement de l'équilibre entre les recettes et les dépenses. On nous a dit que le Gouvernement n'avait rien fait pour donner suite à ces deux promesses, qu'il ne faisait rien et que même il craignait de faire le moindre mouvement dans le sens promis. Dès que les réductions furent proposées, nos amis changèrent leur chanson et accusèrent le Gouvernement d'avoir ruiné les industries d'un bout à l'autre du pays. Je déclare solennellement, monsieur l'Orateur, que le parti libéral a tenu les promesses faites en 1921. Nous avons rétabli l'équilibre entre les recettes et les dépenses, nous avons réduit les droits sur les instruments de production, et les droits sur certaines denrées. La ruine dont parlaient nos amis de la gauche et qui devait fatalement être le sort des manufacturiers d'instruments aratoires ne s'est jamais produite; au contraire, au lieu de causer la fermeture de leurs fabriques, les états de ces industries indiquent qu'elles ont réalisé des profits plus élevés qu'aux jours de la protection. Nos amis n'accusent plus maintenant le Gouvernement de ne rien faire, ils ne nous accusent plus d'avoir violé nos promesses, sauf sous un seul rapport. Ils prétendent que le premier ministre s'était engagé au début de la session à ne pas toucher au tarif. Vraiment, on ne peut, à mon sens, interpréter le discours du trône comme une promesse, et je n'admets pas que le Gouvernement ou le parti libéral aient pris à ce sujet l'engagement que lui prête l'opposition.

Je désire maintenant discuter pendant quelques instants la situation financière du pays dans le but de tenter de prouver à la Chambre et au pays que nous avons tenu nos promesses pour ce qui est de l'équilibre des recettes et des dépenses. A ce propos, je désire placer certains chiffres au compte rendu. La dette nationale brute a atteint son maximum en 1921. Les comptes publics indiquent une réduction de 84 millions en 1925. La dette nationale nette a atteint son maximum en 1923. Les comptes publics indiquent une réduction de $4,698,116 en 1925 et une nouvelle réduction de $22,353,000 avec le budget actuel. En d'autres termes, la dette nette a été réduite de 27 millions de dollars. Ces chiffres sont tirés des comptes publics et peuvent être vérifiés par quiconque le désire. On les trouvera à la page 46 des comptes publics. Monsieur l'Orateur, nous avons fait plus que tenir l'engagement d'équilibrer les recettes et les dépenses; nous avons réalisé un excédent considérable qui a servi à réduire la dette nationale.

Mais il y a plus. Depuis le début de la confédération, il n'y a eu que onze excédents, dont le total atteint 101 millions de dollars. De ce montant, une somme de $58,692,182 est due au présent Gouvernement et provient de trois excédents: 1924, $35,993,593; 1925, $345,589 et 1926, $22,353,000. Le Gouvernement a pu réaliser un excédent de $15,602,277 supérieur aux excédents réalisés par tous les gouvernements depuis la confédération. Nous, membres de la droite, pouvons en être très fiers. Les honorables députés de l'opposition se sont moqués, depuis 1921, de notre incapacité à équilibrer le budget; mais ces chiffres démontrent le contraire. Il n'est pas besoin d'autres preuves du soin que prend le Gouvernement à remplir ses obligations et à tenir ses promesses à cet égard.

On a dit que la plupart des frais d'administration de l'Etat sont obligatoires et c'est absolument vrai, à mon sens. Dans l'état actuel des choses, il est très difficile à tout gouvernement de réduire sensiblement la dépense annuelle. Il existe des frais obligatoires qu'aucun gouvernement ne peut éviter, comme les subventions aux provinces, qui s'élèvent à plus de 12 millions de dollars; le service des intérêts sur la dette de guerre, lequel nécessite 167 millions; le service des intérêts sur les autres dettes, lequel exige 12 millions; des pensions au montant de plus de 36 millions et des pensions de retraite s'élevant à plus de $1,600,000. Tant que le Canada sera un pays autonome, il faudra faire ces déboursés chaque année et il sera impossible de réduire sensiblement ces sommes. Je crois inutile de traiter plus à fond ce sujet, car je suis sûr que le peuple en général se rend compte que le Gouvernement a équilibré le budget. Il a même réduit sensiblement la dette et chacun sait que le Canada a enfin traversé la crise financière.

L'honorable représentant de Fort-William, l'autre jour, a attribué une grande partie de notre prospérité à la Providence. Il a dit que celle-ci a été fort généreuse à l'égard du Gouvernement et que c'est de cette façon que ce dernier a pu réaliser un excédent. S'il en est ainsi, monsieur l'Orateur, je dois dire que la Providence, a été très dure envers le gouvernement précédent, car, jamais dans l'histoire du Dominion, on n'avait vu une telle série ininterrompue de déficits comme sous le régime de ce gouvernement. Par conséquent, si l'excédent est dû à la Providence, celle-ci fut certainement bien cruelle envers les honorables membres de l'opposition quand ils dé-

tenaient le pouvoir. L'honorable député a dit aussi que la Providence se montre bienveillante à l'égard des ivrognes et qu'elle prend souvent soin d'eux quand ils ne peuvent le faire eux-mêmes et il faisait alors allusion au Gouvernement. Dans ce cas, il aurait été bien préférable pour le pays que nos amis se fussent enivrés en 1911 et le fussent demeurés jusqu'en 1921. Notre état financier aurait été bien meilleur, car il était certainement déplorable quand le présent Gouvernement arriva aux affaires. Depuis, on n'a constaté que des progrès. Quand le Gouvernement prit les rênes du pouvoir, en 1921, on avait préparé les prévisions budgétaires pour l'année et, si je ne me trompe, la dépense dépassait de beaucoup les recettes. Par conséquent, si nos amis étaient revenus aux affaires, nous aurions encore eu des déficits, comme les années précédentes. Les honorables membres de l'opposition ont fort mauvaise grâce à critiquer le résultat de la gestion du Gouvernement.

L'honorable député a dit qu'il était prêt à payer sa part de toute augmentation de prix nécessaire pour assurer le succès des manufacturiers. Ces derniers, j'en suis sûr, ne refuseront pas l'argent des honorables membres de l'opposition; mais j'ose dire que ces honorables députés de même que tous les partisans du parti conservateur du pays accepteront aussi volontiers que les membres de la droite les avantages résultant des dégrèvements des impôts. Si l'honorable représentant de Fort-William désire donner quelque chose pour assurer le succès des manufacturiers, je suppose qu'on acceptera son don; mais je ne pense pas qu'il ait parlé sérieusement.

L'honorable membre a dit de plus que les Etats-Unis ont traité le Canada comme un client qui, entré dans un magasin pour y faire un achat, aurait été jeté à la porte. Je désapprouve cette parole; les Etats-Unis ne nous ont pas traités de cette façon. Pour la gouverne des honorables députés qui ne comprennent pas parfaitement la situation, je dois dire que les habitants des Provinces maritimes doivent compter presque uniquement sur les Etats-Unis pour y vendre leurs produits, et cela est vrai surtout de l'île du Prince-Edouard. C'est une province agricole, où il n'y a absolument aucune industrie. Si le présent budget nuit à certaines provinces, je ne vois pas qu'il puisse nuire à l'île du Prince-Edouard. Je ne comprends pas comment les honorables députés qui représentent cette province se résoudront à voter pour l'amendement et par le fait même voter contre le dégrèvement de l'impôt sur le revenu, contre le dégrèvement des automobiles, contre le rappel du droit du timbre sur les chèques, bref contre chacun des articles de ce budget. Je ne puis voir comment ils peuvent en agir ainsi et se comporter loyalement à l'égard de la population de cette province. Cela ne me regarde pas, toutefois, et mes honorables collègues et leurs électeurs feront bien ce qu'ils voudront. Ils ont toute la compétence requise pour juger de la situation; ce sont des hommes justes et je leur accorde le mérite d'agir selon leurs convictions. Quant à moi je crois que ces propositions budgétaires sont, à tous égards, à l'avantage de la population de l'île du Prince-Edouard.

[M. MacLean (Prince).]

Au cours de la dernière campagne, on a chanté sur tous les tons que le Gouvernement actuel chassait les entreprises du pays et qu'il ruinait sa vie industrielle. Les statistiques que j'ai sous les yeux ne corroborent pas cette manière de voir. Elles indiquent quel était en 1921 la cote des actions de nos principales banques, et ce qu'il était en 1925. Voici:

	Prix	
	1921	1925
Canadian Bank of Commerce	$184	$213
Dominion Bank	192	205
Imperial Bank	180	159
Bank of Montreal	205	259
Bank of Nova Scotia	251	275
Royal Bank of Canada	196	238

Cela ne montre pas que le Gouvernement ait ruiné les banques ni qu'il ait fait beaucoup du mal à l'industrie du pays. Voici d'autres chiffres concernant la situation industrielle; ils font voir comment les obligations des grandes compagnies se vendaient en 1921 et quel prix elles réalisaient en 1925:

	Prix	
	1921	1925
Canada Cement	$54 00	$106 00
Hollinger Mines	7 35	14 95
Dominion Canners	27 00	134 00
Canadian Salt	62 00	152 00
City Dairy	76 00	88 00
Dominion Glass	55 00	107 00
Canadian Cottons	72 00	119 00
Steel Company of Canada	55 00	91 00
Dominion Bridge	69 00	101 00
Sherwin-Williams	90 00	125 00
Ontario Steel Products	53 00	68 00
Asbestos	44 00	89 00
Penman's Limited	95 00	159 00
Spanish River	54 00	100 00
Laurentide Paper	71 00	80 00
Tusckett's	40 00	65 00
Provincial Paper	94 00	101 00

Le courtier le plus ardent, le plus téméraire n'aurait jamais nourri l'espoir de voir atteindre des prix comme ceux que ces valeurs industrielles accusent aujourd'hui. Dans bien des cas ces prix ont doublé et triplé comparativement à ceux de 1921. Quant à la situation financière du pays je ne pense pas qu'aucun honorable député de l'opposition, si éloquent soit-il, parvienne à faire croire à la

population qu'aucune de nos industries ait eu à souffrir gravement, qu'on l'ait abandonnée ou qu'on l'ait forcée de fermer ses portes.

Abordant la question du tarif, je veux en premier lieu faire remarquer que le cultivateur et le manufacturier sont dans des conditions bien différentes; à vrai dire il n'y a pas de comparaison à faire. Sous l'égide du régime protecteur le manufacturier a l'avantage de faire son prix. Il peut prendre le prix de revient, y ajouter les frais de distribution, ce qu'il paie en assurances, le montant qu'il doit verser sous forme de taxes d'affaires dans la caisse fédérale, provinciale et municipale, en y incluant la taxe sur les ventes, en tenant compte du droit à acquitter pour les produits qu'il importe, et après tout cela il peut encore se réserver une marge pour un bénéfice substantiel, puis aller vendre sa marchandise sur un marché protégé par le tarif. D'un autre côté, l'agriculteur est forcé de vendre son produit exposé à la concurrence universelle. C'est là la comparaison qu'on peut faire entre l'agriculteur et le fabricant, et quand j'entends mes honorables amis de l'opposition parler de protéger l'agriculteur, j'ai l'impression qu'ils veulent, pour le moins, nous en faire accroire. Ils s'efforcent de préparer les voies à l'enrôlement des agriculteurs sous leur étendard protectionniste pour triompher dans tout le pays, mais je pense pouvoir démontrer au cours de mes remarques que la protection est de bien peu d'utilité pour le cultivateur ayant des excédents considérables à exporter.

Nos honorables amis des Provinces maritimes, pour la plupart, doivent leur élection à ce qu'ils se sont constitués les défenseurs des droits des Provinces maritimes. D'après les journaux de ces provinces, dans le temps, ces candidats n'étaient ni libéraux, ni conservateurs, mais ils avaient l'appui d'un grand nombre d'électeurs indépendants par ce qu'ils s'étaient constitués les défenseurs des droits des Provinces maritimes, et que c'est comme indépendants qu'ils briguaient les suffrages. Mais je remarque que nos amis de l'opposition élus en Nouvelle-Ecosse n'ont pas fait preuve de beaucoup d'indépendance. Quelle que puisse être leur attitude dans l'avenir, jusqu'ici ils ont été d'ardents partisans conservateurs, et ils se sont faits les énergiques protagonistes du régime protecteur. Naturellement cela les regarde. Si le régime protecteur est avantageux pour la population néo-écossaise; si elle est essentielle au progrès de cette province, sans doute nos amis font très bien de lui accorder leur faveur, mais mandataire, moi-même, d'une circonscription des Provinces maritimes, circonscription dont la population vit de l'agriculture et de la pêche, je n'arrive pas à voir comment un tarif protecteur puisse directement ou indirectement être à l'avantage de cette province ou de mon comté en particulier.

Je ne tiens pas à passer pour un intransigeant en matière de tarif. Dans la province de l'île du Prince-Edouard, nous nous rendons compte que si nous avions le libre-échange avec le reste du monde, ce serait à l'avantage de notre petite province en particulier, mais nul d'entre nous ne l'a jamais préconisé. Nous avons assez de générosité et de largeur d'esprit, je l'espère, pour fournir de plein gré notre contribution à toute protection dont puisse avoir besoin une industrie légitime au pays, et la population de la province, libéraux comme conservateurs, je crois, gardera cette attitude et consentira à payer sa part pour que des dégrèvement trop radicaux ne causent pas un tort immérité à une industrie quelconque. Mais nos idées sont très arrêtées sur ce point-ci: quand une industrie reçoit une mesure de protection outrée, nos gens sont bien fermement convaincus qu'il faut abaisser la protection à un degré raisonnable qui leur permette d'importer, à leur gré, ces produits à un prix raisonnable, contribuant par là dans une certaine proportion aux revenus du pays pour défrayer les frais de l'administration au lieu de laisser tout le montant de la protection aller dans les coffres des fabricants. Telle est, je crois, l'attitude de la population de l'île du Prince-Edouard.

Quant à l'industrie de l'automobile, ce n'est qu'une industrie entre plusieurs qui, à notre sens, était peut-être trop protégée et touchant laquelle un dégrèvement pouvait s'opérer. J'ai ici un article sur les griefs des provinces Maritimes paru dans la *Canadian Annual Review,* cette année. L'auteur est W. C. Milner, b.sc., l.l.d., et je voudrais en consigner un extrait aux Débats. Il exprime ses opinions sur la situation. Je ne dis pas que je les fais miennes, je les donne simplement pour ce qu'elles valent. L'auteur dit que la moitié ou plus des habitants des provinces Maritimes sont adonnés à l'agriculture. Faute de marchés, cette industrie n'a pour ainsi dire point progressé depuis dix ou vingt ans.

Il ajoute que nous ne pouvons concurrencer avec succès les cultivateurs d'Ontario et de Québec sur les marchés de Toronto et de Montréal. Je tiens à souligner cela comme un fait reconnu dans l'île du Prince-Edouard. Nous ne pouvons concurrencer les cultivateurs ontariens et québécois sur leurs propres marchés, et l'espoir d'y parvenir jamais est absolument impossible. L'auteur affirme ensuite que la liste des articles produits dans les Provinces maritimes et recherchés dans les provinces du Centre est excessivement courte.

On s'est efforcé d'étendre à l'ouest le marché du poisson frais et fumé, mais ce marché est excessivement limité, et ça été en fait un fiasco. Les pommes de la Nouvelle-Ecosse sont demandées, mais d'autre part, celles de la Colombie-Anglaise se détaillent dans presque toutes les épiceries des Provinces maritimes. Le Nouveau-Brunswick expédie certaines denrées vers l'ouest, et dernièrement, l'île du Prince-Edouard s'est créé un commerce considérable des œufs avec Montréal. L'auteur dit plus loin que les peaux de renards argentés de l'île du Prince-Edouard sont fort demandées. Il affirme que depuis quelque temps on voit dans l'industrie houillère un obstacle au progrès des Provinces maritimes. Il fait remarquer que les propriétaires et les exploitants des charbonnages sont des capitalistes américains qui, étant humains, travaillent à leur propre bénéfice tandis que leurs frais sont nécessairement énormes. Le consommateur de l'endroit se plaint que le prix ait augmenté de $3.50 la tonne livrée à Halifax, il y a vingt ans, à $12 la tonne, à la fin de 1924. Les dépenses domestiques ont augmenté en conséquence, et la cherté de la vie s'en est sensiblement accrue. Une autorité minière digne de foi a fait la déclaration suivante:

> Des journalistes allèguent que ni l'augmentation des salaires ni le prix du matériel n'autorisent cette hausse, et l'on réclame une enquête sur le fin fond de l'affaire pour établir au juste le prix de l'extraction et les profits. Si l'extraction et la livraison du charbon coûtent $12 aux exploitants, il serait plus avantageux, dit-on, de supprimer le droit, d'importer du charbon américain à meilleur marché et de fermer entièrement les mines. En d'autres termes, les charbonnages ne devraient pas être un fardeau pour les autres industries du pays.

Cet auteur a sans doute consacré beaucoup d'études à la question. Je ne me range pas à son avis, dis-je, je l'énonce simplement comme venant de quelqu'un ayant étudié la question.

M. MACDOUGALL: L'honorable député veut-il nommer une houillère dans les provinces où le prix du charbon soit $12 à la mine?

M. MacLEAN (Prince): Dans le cas présent, le prix indiqué est $12 la tonne livrée.

M. MACDOUGALL: Vous avez dit que c'était le prix à la mine.

M. MacLEAN (Prince): Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que le prix était $12 la tonne livrée.

M. MACDOUGALL: Où?

M. MacLEAN (Prince): A Halifax. Le point vaudrait la peine d'être étudié, afin de s'assurer ce qu'il peut renfermer de vrai, et du meilleur remède possible. Je ne voudrais certainement pas, quant à moi, conseiller l'abandon des mines de la Nouvelle-Ecosse, ce serait la dernière chose à laquelle je songerais. Je le déclare de nouveau, notre province est disposée à faire sa part pour aider cette industrie, et, si pour cela, un relèvement des droits est nécessaire, il y a lieu d'examiner à fond la question.

Je l'ai déjà dit, l'île du Prince-Edouard exporte principalement des produits agricoles, auxquels s'ajoutent ceux de la mer, comprenant toutes espèces de poissons, mais nous ne pouvons trouver à les vendre dans les provinces centrales; il est tout simplement ridicule d'y songer. Vendredi soir, l'honorable député de Peel (M. Charters) énumérait les proportions de certains produits absorbées par la clientèle canadienne. L'île du Prince-Edouard n'a pas suffisamment de consommateurs pour sa production agricole. Quant à la Nouvelle-Ecosse, elle se suffit, sauf quelques wagonnées de denrées, achetées chez nous. L'île du Prince-Edouard est donc obligée de vendre en concurrence avec le monde entier. Sa récolte de pommes de terre représentait l'année dernière des millions de dollars, mais il nous faut payer un droit de 50c. par 100 livres pour les vendre aux Etats-Unis. En temps de pénurie et lorsque les prix sont bas, ce sont, à n'en pas douter, les cultivateurs de l'île qui acquittent ce droit. Cette année toutefois leur a été particulièrement avantageuse, et ils ont fait des profits; mais pas l'année d'avant. Ce sont des clients qu'il faut à l'île du Prince-Edouard. Me permet-on de dire que la nouvelle commission consultative du tarif devrait entre autres se mettre en relation avec la commission du tarif des Etats-Unis et tâcher d'en venir à l'échange des produits entre les deux pays à des conditions plus équitables. Je crois qu'un vaste champ d'activité dans ce sens se présente à la commission. Je ne crois pas la population des Etats-Unis assez déraisonnable pour refuser d'examiner sérieusement une proposition de diminution des droits, aussi avantageuse pour elle que pour nous. Les Etats-Unis ont certainement besoin de nos semenceaux de pommes de terre, les leurs, en conséquence d'une culture ininterrompue pendant un grand nombre d'années étant atteint avant la maturité de certaines maladies; et la qualité de la pomme de terre américaine en est tellement atteinte, que ses tubercules ne peuvent être utilisés pour la semence. Tous les ans, les Américains sont donc obligés de recourir aux semenceaux canadiens, et ceux de l'île du Prince-Edouard étant indemnes sont en grande de-

mande. L'expédition de ces semenceaux est entourée de grandes précautions et sujette à une inspection rigoureuse. Je crois que la connaissance des faits en lieu propice amènerait une modification raisonnable de droits douaniers. D'après moi, notre commission du tarif pourrait s'occuper de cette question avec chance d'arriver à une entente avantageuse pour les deux pays.

Les honorables députés de l'opposition ont représenté au cours du débat l'importance d'accroître l'élevage du mouton et des agneaux tant pour le bien des cultivateurs que pour l'industrie lainière. Il s'en élève passablement dans l'île du Prince-Edouard, pour l'exportation aux Etats-Unis, malgré le droit de $2 par tête. C'est là un droit qui compte, et cependant le marché américain est encore notre meilleur client pour le mouton.

Il en est de même pour tout. Nous avons un grand nombre de fromageries des plus perfectionnées produisant un article de qualité égale aux meilleures. Il est expédié à Montréal d'où l'exportation s'en fait en Angleterre, nous rapportant le plein prix. Nous n'avons donc pas à nous plaindre à ce propos; nous sommes sur le même pied que les autres. Un droit élevé sur le fromage importé en Canada ne changerait pas le prix déterminé par la demande en Angleterre.

Nous faisons le commerce du poisson frais, de la volaille et des œufs. Je parlerai de la production des œufs tout à l'heure. L'honorable député de Shelburne-Yarmouth (M. Hatfield) est bien plus compétent que moi en matière d'exportation du poisson frais, mais au cas où il négligerait d'en parler, je dirai que notre exportation totale de poisson frais s'est élevée, en 1925, à $9,736,925, dont $9,305,782 aux Etats-Unis; c'est-à-dire qu'en 1925 nous avons vendu tout notre poisson frais aux Etats-Unis, moins $431,000 valant seulement.

Nous avons d'importantes homarderies dans l'île du Prince-Edouard et une quantité considérable de conserves de homard est exportée en Angleterre et autres pays européens aussi bien qu'aux Etats-Unis. Mais nous vendons beaucoup de homards vivants à nos voisins. Notre commerce de maquereaux, de flétans, de morues et d'éperlans frais est énorme. Ce dernier poisson est admis en franchise aux Etats-Unis. L'autre jour, l'honorable député de Fort-William (l'hon. M. Manion) a dit que ce pays nous a fermé son marché, mais ce produit seul rapporte un immense revenu aux pêcheurs de l'île du Prince-Edouard et des autres Provinces maritimes. Les Américains nous l'achètent. Il y a un droit de 2c. sur le maquereau et le flétan et de 1c. sur la morue qui sont exportés aux Etats-Unis. Nos honorables amis de la gauche voudraient une guerre de tarif avec nos voisins mais ce serait l'une des pires calamités qui pourraient arriver aux Provinces maritimes et surtout à l'île du Prince-Edouard. Dès que nous adopterions cette politique de dent pour dent que veulent les conservateurs, les habitants de l'île du Prince-Edouard perdraient le seul débouché qu'ils ont pour leurs produits. Nous sommes forcés de vendre aux Etats-Unis; nous ne pouvons avoir aucun autre marché, et, quant à moi, je ne veux pas que nous soyons à couteaux tirés avec les Américains en ce qui concerne le tarif relatif à ces produits. Inutile pour moi d'insister.

J'ai sous la main un article qui intéressera la province que je représente, sinon la Chambre. Peu après l'ouverture de la session actuelle de la législature de l'île du Prince-Edouard, le gouvernement de cette province a envoyé un représentant dans les Antilles pour s'enquérir de la situation commerciale de ce pays. La mission de ce délégué était analogue à celle qui a été confiée l'an dernier, à l'honorable député de Cumberland, M. Hance Logan. M. Harvey McEwen, membre du cabinet conservateur de l'île du Prince-Edouard et un ardent partisan du parti tory, a passé quelque temps à étudier les conditions commerciales des Antilles dans l'espérance que sa province pourrait établir des relations de commerce avantageuses avec ce pays. A son retour, voici la déclaration qu'il a faite à la législature, après avoir parlé de son voyage dans les Antilles:

> L'un des plus sérieux griefs de la province, a dit M. McEwen, est que nous n'avons pas bénéficié du tarif protecteur comme les autres parties du pays. Ni les libéraux ni les conservateurs ne peuvent adopter une politique qui convienne à tout le Canada, qui soit avantageuse aux Provinces maritimes de même qu'aux autres parties du Dominion.
>
> Le transport n'explique pas tout. Cette province veut des tarifs de chemin de fer moins élevés jusqu'à Halifax et Saint-Jean, afin que nous puissions faire nos chargements aux ports de ces villes. Il est impossible d'envoyer nos produits dans le Haut-Canada. Il n'en veut pas et les tarifs plus modérés du National-Canadien n'ont pour tout résultat que de lui permettre de transporter plus facilement ses produits jusqu'ici. Nous pourrions épargner quelque peu sur le transport que nous devons payer pour ses marchandises, voilà tout. Neuf années sur dix, il peut se suffire à lui-même. Il ne veut pas de notre fromage, de notre beurre, de nos œufs, de notre poisson, et le reste.
>
> Il demande aux Provinces maritimes de se trouver des marchés, tout en dépensant chez lui l'or sonnant.

Il continue à parler de son voyage. Il n'est pas un député libéral qui puisse mieux exprimer les vues des libéraux de l'île du Prince-Edouard que M. McEwen dans cette déclaration. Tels sont les faits, et je suis heureux de constater que nos amis les conservateurs apprécient la situation aussi bien que les libé-

raux. Il y a quelques instants, j'ai fait allusion à la subvention suggérée par le chef de l'opposition pour indemniser les Provinces maritimes des tarifs de marchandises. Nous avons ici la déclaration de l'un des partisans du très honorable député disant qu'il ne voit pas comment une subvention au National-Canadien ou à n'importe quel autre chemin de fer pourrait être de quelque profit à l'expédition des produits des Provinces maritimes dans les provinces Centrales.

Je désire dire quelques mots au sujet du tarif, qui sera toujours une question importante au pays. Le *Montreal Star* du 7 octobre 1925 contenait un compte rendu de la conférence tenue à Washington des représentants de tous les pays de l'univers, touchant le commerce interprovincial et le négoce en général dans tous les pays. A cette conférence, la résolution suivante a été adoptée:

Une résolution demandant l'abolition ou la diminution des droits douaniers actuels entre les nations a été adoptée ici, aujourd'hui à la dernière séance de l'union interparlementaire. La résolution qui a été proposée par Adolph Braun, délégué allemand, tend à la nomination d'un sous-comité pour rédiger un projet. La résolution a été adoptée à l'unanimité.

Cette résolution nous montre quel est le sentiment des diverses nations touchant le tarif. Au lieu d'une augmentation graduelle des droits, les pays comprennent qu'il est de l'intérêt de tous d'avoir des relations commerciales plus libres, et elles essaieront d'éliminer ou de réduire jusqu'à un certain point les droits qui sont maintenant une entrave au commerce. En discutant le dégrèvement des droits sur les instruments aratoires, les honorables députés de la gauche ont cité des prix comparatifs de 1921 et 1925 respectivement.

Cette comparaison est absolument injuste. C'est un fait notoire que les droits sur les instruments aratoires n'ont pas été abaissés en 1921 ni en 1922. Le tarif fut remanié en 1924 et ce n'est qu'au printemps de 1924 que le nouveau tarif fut mis en vigueur. En ce qui regarde les prix des machines agricoles, la seule comparaison juste et raisonnable à faire, c'est de mettre en regard les prix qui avaient cours en 1924 et en 1925. Il est incontestable que les prix furent à la hausse entre 1921 et 1924 et ils auraient peut-être encore continué à augmenter, si les droits n'avaient été abaissés. De fait, les manufacturiers d'instruments aratoires continueront à tirer bénéfice du tarif douanier aussi longtemps qu'on leur laissera le privilège de le faire. Or, ils ont abusé de ce privilège à venir jusqu'à l'année 1924.

J'ai sous la main un rapport de la commission industrielle nommée par le gouvernement provincial de l'Ontario, auquel personne, que je sache, ne saurait reprocher de manifester des tendances libérales. Les commissaires reçurent instruction de s'enquérir sur tous les aspects du problème; ils ne devaient pas borner leurs investigations à l'industrie de la fabrication des instruments aratoires, mais ils étaient chargés de s'occuper des industries en général par toute la province d'Ontario. Or, le rapport des membres de la commission fait voir que les prix des machines agricoles ont subi une baisse sensible entre 1924 et 1925. La liste est assez longue et elle comprend tous les articles dont on se sert pour l'exploitation d'une ferme. Le rapport en question fait voir,—pour ne mentionner qu'une couple d'exemples,—que le prix des moissonneuses a diminué de $23; le prix des lieuses de maïs a subi une diminution semblable tandis que les herses à doubles disques accusent une diminution de $21; et c'est ainsi sur toute la ligne jusqu'au bas de la liste.

L'hon. M. MANION: A quelle date ces réductions dans les prix des instruments aratoires se sont-elles produites?

M. MacLEAN (Prince): Les nouveaux prix sont entrés en vigueur en 1924.

L'hon. M. MANION: Ces réductions furent effectuées en 1923.

L'hon. M. ROBB: Du tout; c'est en 1924.

M. MacLEAN (Prince): La liste de ces réductions projette un nouveau jour sur la situation et elle est d'autant plus précieuse si nous tenons compte de la source d'où elle provient. Ce tableau n'a pas été préparé par les manufacturiers eux-mêmes, ni par un journal libéral dans l'intérêt du parti; il l'a été par le gouvernement provincial de l'Ontario et il fait partie des conclusions d'une commission indépendante nommée par ce gouvernement afin de s'enquérir de la situation industrielle sous tous ses divers aspects. Je le répète, cependant, lorsque mes honorables amis de la gauche comparent les prix de 1921 à ceux de 1925, cette comparaison est suprêmement injuste. Nous le savons très bien, les manufacturiers sont toujours prêts à exiger leur livre de chair jusqu'à la dernière once; il est de fait qu'ils ont continué à augmenter les prix tant qu'ils ont joui du tarif protecteur, mais les prix ont baissé du jour où les droits ont été diminués. Or, voilà encore ce qui arrivera en ce qui regarde l'industrie de l'automobile. Avec la

permission de la Chambre, je désire faire insérer la liste en question aux débats. Voici:

	1924	1925
Lieuse, 6 pieds	$222 00	$199 00
Faucheuse, modèle standard, 5 pieds	87 00	80 00
Lieuse à maïs	223 00	200 00
Râteau Tiger, 9 pieds	46 00	42 00
Râteau à décharge latérale et faneuse	119 00	115 00
Râteau-chargeuse de 6 pieds	132 00	121 00
Rouleau de 27 pouces par 9 pieds	81 00	78 00
Semoir en lignes n° 7, à 13 disques, espacement de 6 pouces	145 00	137 00
Semoir en lignes n° 4 à 13 disques, espacement de 7 pouces	146 00	140 00
Semoir en lignes à 13 socs, n° 4	135 00	131 00
Semoir en lignes à 13 disques, n° 5	180 00	163 00
Semoir en lignes, à 13 socs, n° 5	167 00	156 00
Semoir à la volée, à 13 dents	114 50	102 00
Distributeur d'engrais n° 2	173 00	163 00
Semoir à maïs	92 00	83 00
Sarcleur à maïs n° 2	70 00	67 00
Sarcleur à maïs n° 5, à deux rangs	95 00	88 00
Le cultivateur Champion n° 3, à 13 dents	76 00	69 00
Le cultivateur Climax n° 1, à 9 dents	89 00	82 00
Le cultivateur Climax n° 1, à 13 dents	103 00	98 00
Le cultivateur Champion à 17 dents avec chariot de moteur et crochet d'attelage	110 00	98 00
Herse à disques n° 3, 12 par 16	54 00	49 00
Herse à disques n° 4, 12 par 16	44 00	42 00
Herse à doubles disques n° 1, 12 par 16, et n° 4, 14 par 16	101 00	80 00
Scarificateur, n° 16	13 00	12 00
Herse à 16 dents de ressort sur bâti d'acier de 1 pouce ½	17 00	15 50
Sections de herse en forme de losange	6 00	5 00
Sections de herses, dite "Scotch clip" à 20 dents à barre de ½ pouce	7 25	6 50
Sections de herse à levier	13 50	12 00
Herse de 17 dents à dents de ressort et à levier	34 00	31 00
Chariots de herse	16 00	15 00
Sarcleuse de 8 pieds	18 00	25 00
Broyeur à fruits à double trémis	22 50	21 00
Brouettes	7 00	7 00
Charrue à tracteur n° 80, 10 par 12 pouces	105 00	95 00
Polysoc Beaver	97 00	85 00
Polysoc d'Ontario, à pédale	120 00	110 00
Charrue à siège d'Ontario, à pédale	84 00	74 00
Charrue à siège Beaver	64 00	59 00
Polysoc Maple Leaf	54 00	50 00
Charrue n° 21	21 00	19 00
Charrue n° 4 à engrenage, 3 pouces ½ par 2 pouces ½	107 00	96 00

Au cours de la dernière législature notre bon ami de Brantford (M. Raymond) posa au chef de l'opposition (M. Meighen) une question à ce sujet sur laquelle je désire appeler l'attention de la Chambre. A la séance du 2 juin 1925, à la page 3788 des débats, je relève le passage suivant:

M. Raymond: L'honorable député a fait allusion aux industries de Brantford. Si son parti remportait la victoire aux prochaines élections, mon honorable ami relèverait-il les droits sur les instruments aratoires au niveau où ils étaient à l'époque où il abandonna les rênes du pouvoir?

Le très hon. M. Meighen: Sans aucun doute; et je l'affirme sans la moindre hésitation. L'honorable député accordera-t-il son appui à la résolution en discussion maintenant? J'espère que l'honorable député n'hésitera pas à le faire.

M. Raymond: Je ne puis dire que l'assertion du chef de l'opposition me décide à appuyer la présente résolution.

Cela indique bien l'attitude adoptée à cette époque par mes honorables collègues de la gauche et, s'ils avaient eu le pouvoir, il n'y a pas de doute que le pays n'eût été appelé à supporter un tarif plus élevé, car le passage que je viens de citer indique bien les intentions du chef de l'opposition à ce sujet. Cependant, je suis heureux de constater que notre parti a conservé le pouvoir. Les honorables députés ont pu voir dans les rapports financiers de l'an dernier qu'en dépit de la réduction, les fabricants d'instruments aratoires ont pu fabriquer et réaliser des profits. L'an dernier a été l'un de leurs meilleurs. En ce qui regarde l'industrie de l'automobile il faut observer que les rapports actuels indiquent une augmentation dans le nombre des ventes. En d'autres termes, les fabricants commencent à arranger leurs affaires relativement à la réduction du tarif et ils comprennent que le résultat de cette réduction sera l'augmentation des affaires car les gens seront plus en mesure d'acheter qu'ils ne l'étaient auparavant.

A mon sens, il n'est pas difficile de découvrir la cause de l'échec conservateur lors des dernières élections. Au cours de l'automne de 1924, nos amis de l'Association des manufacturiers ont eu une assemblée à Montréal, alors qu'ils ont adopté des résolutions dont le sens était que, si le parti conservateur n'avait pas eu de succès en 1921, c'était parce que les manufacturiers n'avaient pas bien compris la situation et ne s'étaient pas efforcés d'influencer le peuple afin qu'il appuie le parti conservateur. A cette époque, l'Association des manufacturiers croyait bien que le parti libéral ne réduirait pas les droits et, par conséquent, elle n'avait pas pris une part active à la campagne. Si c'est vrai, nous comprenons parfaitement ce que serait le vote populaire si on le laissait à lui-même. L'histoire nous indique qu'en 1921 le pays était franchement libéral, ou du moins anti-conservateur, et, à mon sens, cela s'explique par le fait que le peuple a donné un vote libre et indépendant. Au cours des dernières élections, au contraire, l'Association des manufacturiers a tout tenté pour aider les conservateurs à reprendre le pouvoir, afin que les fabricants pussent demeurer à l'abri de leurs remparts d'or, jadis condamnés par le chef de l'opposition.

En ce qui touche les droits sur les automobiles, je puis bien faire ressortir leurs effets en

citant une analogie. Imaginons qu'une compagnie demande à la Chambre une charte lui donnant le pouvoir d'employer 10,000 hommes et de taxer le peuple canadien de 14 millions afin de payer cette main-d'œuvre, sans compter le pouvoir supplémentaire de taxer le peuple de 5 millions de plus que la compagnie pourra mettre en réserve dans le but de payer des dividendes à ses actionnaires dont la plupart habitent l'étranger. Combien de députés de la gauche ou de la droite voudraient appuyer l'octroi de cette charte? Il n'est pas un député qui voulût voter en faveur de cet octroi et se présenter devant ses électeurs. Néanmoins, c'est exactement ce que nos amis les fabricants d'automobiles nous demandent. Ils veulent les pouvoirs de cette compagnie imaginaire, mais seulement sous une autre forme. Je crois qu'avec une protection de $20 pour chaque $100 de produits fabriqués, les fabricants d'automobiles peuvent se tirer d'affaire. Si on leur accorde $20 pour chaque $100 de produits fabriqués, il me semble qu'ils sont bien traités, alors que si la protection est de 27½ p. 100 sur les automobiles coûtant plus de $1,200, ils jouissent d'une marge suffisante pour protéger leur fabrication. M'est avis que nos honorables collègues de la gauche ne devraient pas s'inquiéter tant du sort des fabricants d'automobiles. Le budget n'a certainement pas pour but de causer du tort à cette industrie. Le seul fait que la moitié d'une automobile doit être fabriquée au Canada devrait aider les fabricants plutôt que de retarder leurs efforts. Nous savons tous que nos fabricants jouissent de la préférence britannique pour exporter en Grande-Bretagne et dans les possessions anglaises ayant des traités et, pour les patrons, la signification du budget est ceci: Vous devez donner plus de travail aux ouvriers employés à votre industrie; vous devez fabriquer 50 p. 100 de vos voitures en Canada afin de profiter des drawbacks et de certains privilèges touchant l'exportation. Personne ici ne voudrait s'opposer à ce qu'on donne plus de travail aux ouvriers de l'industrie des automobiles et nous savons bien que si la machine doit être fabriquée en Canada jusqu'à concurrence de la moitié de sa valeur, cela signifie que nos ouvriers canadiens auront plus de travail. Je suis convaincu qu'une fois les affaires réorganisées le résultat sera satisfaisant pour tous les intéressés parce que les fabricants américains ne pourront envahir ces marchés de préférence, sauf en passant par l'intermédiaire des Canadiens, comme c'est indiqué au budget. Mon excellent ami de Toronto-Centre-Ouest (M. Hocken) a attiré notre attention sur le fait que M. Ford, protégé par le tarif canadien, a gagné une fortune considérable en assez peu de temps. Or, cela indique qu'il existe quelque chose de faux dans le système de protection et il me semble que M. Ford aurait pu se contenter de profits un peu moins considérables. Mais il a toujours prouvé que plus le prix de ses voitures diminuait, plus il en vendait et il est bien probable que l'accroissement de débit dont il profite déjà à la suite de la réduction du tarif lui permettra de maintenir le chiffre des dividendes qu'il a pu jusqu'ici verser à ses actionnaires. Il est évident que l'industrie automobile pourra très bien se tirer d'affaire avec ce budget-ci.

Comme je l'ai déjà dit, monsieur l'Orateur, les honorables députés d'en face qui représentent la même province que moi ont à cœur l'intérêt de l'île et je sais qu'ils tiennent à faire tout leur possible pour cette région, même s'ils doivent sacrifier pour cela un peu de leur prestige politique. Aussi je ne vois pas très bien comment ils pourraient appuyer l'amendement présenté par l'honorable député de Fort-William, lequel, je le répète, n'est ni plus ni moins qu'une proposition contre la réduction de l'impôt sur le revenu, des droits sur les automobiles, du tarif d'affranchissement et contre la suppression des droits de quittance. En réalité, c'est presque s'opposer à l'amortissement de la dette publique.

L'hon. M. MANION: Monsieur l'Orateur, voilà deux ou trois fois que l'honorable député dit cela. Je tiens à faire remarquer que ma proposition d'amendement reproche distinctement au Gouvernement de ne pas faire une enquête approfondie avant de changer le tarif douanier, et pas autre chose.

M. MacLEAN (Prince): Evidemment l'honorable député et ses collègues ne demandent pas mieux que de camoufler la situation, mais malgré tous leurs efforts pour cacher le véritable but de la proposition d'amendement, je m'en tiens à ce que j'ai dit: c'est s'opposer à tout ce qui est proposé dans le budget. Sinon, on aurait dû y spécifier quelles parties du budget l'opposition approuve et lesquelles elles condamne.

L'hon. M. MANION: N'aurions-nous pas dû dire que nous avions confiance dans le Gouvernement?

Une VOIX: Certainement.

M. MacLEAN (Prince): Mon honorable collègue pourrait faire pis.

L'hon. M. MANION: C'est impossible.

L'hon. M. ROGERS: Nous ne savons pas quelles sont en réalité les propositions budgétaires; on ne les a pas encore indiquées.

M. MacLEAN (Prince): Comme l'honorable ministre des Finances l'a signalé la semaine dernière, quels que soient les changements à y apporter, le budget sera quand même un budget libéral et aussi très populaire.

Plusieurs de nos collègues ont déjà assez longuement parlé de l'importation et de l'exportation des produits agricoles, mais comme les honorables députés d'en face insistent particulièrement là-dessus, cette année, je citerai à la Chambre quelques chiffres. Il n'y a pas longtemps que nos collègues de l'opposition pleurent sur le sort des cultivateurs. Ils ont eu le pouvoir de 1911 à 1921, mais durant tout ce temps-là, ils ne nous ont guère parlé des besoins des agriculteurs. Nous nous rappelons tous le cri de guerre des conservateurs en 1911: ni troc, ni échange avec les Yankees! Or, nous trouvons que c'est peu après leur arrivée au pouvoir qu'il s'est importé le plus d'œufs au Canada; ces œufs ne venaient peut-être pas tous des Etats-Unis, mais la quantité fut énorme. En 1913, on n'en a pas importé moins de 13,158,538 douzaines; en 1914, pour ainsi dire autant; et l'on a continué d'en importer une grande quantité jusqu'en 1921. Pendant tout ce temps-là, nos amis ne versaient pas de larmes de crocodile par sympathie pour les cultivateurs; le fait est qu'ils n'ont pas levé un doigt pour empêcher cette grave injustice, comme ils qualifient maintenant l'importation des œufs et des produits laitiers. Je trouve qu'ils s'y prennent un peu tard pour tâcher de faire croire qu'ils sont les amis du cultivateur. Comme on l'a maintes fois signalé, lorsqu'il y a un surplus de produits, la protection n'a aucun avantage pour les producteurs. Prenez les peaux de renards argentés. Dans ma province c'est un gros commerce et nous avions l'habitude de faire d'excellentes affaires avec les Etats-Unis jusqu'au jour où le gouvernement américain a imposé un droit de 50 p. 100, ce qui nous a fermé complètement le marché des Etats-Unis. Les honorables députés de l'opposition vont-ils me dire que les éleveurs de renards argentés auraient eu un avantage quelconque si l'on avait usé de représailles et frappé les fourrures des Etats-Unis d'un droit de 50 p. 100? Cela aurait été absurde et n'aurait pas fait hausser d'un sou le prix des peaux de renards argentés au Canada. Le raisonnement est le même pour toutes choses. Nous avons une société d'aviculture dans l'île qui, l'an dernier, a vendu pour environ $400,000 d'œufs. Dans son rapport, elle déclare qu'il a été expédié aux Etats-Unis pour $25,000 d'œufs et une grosse quantité de volailles vivantes et préparées. L'imposition d'un droit sur ces articles serait sans effet et ne saurait en aucune façon être de quelque utilité aux Provinces maritimes, et partant, à mon avis, nos cultivateure n'attachent pas d'importance à la question de l'importation et de l'exportation des produits de la ferme. J'ai même la conviction que si la commission du tarif actuellement constituée juge qu'il est dans l'intérêt des cultivateurs du Canada de protéger certains articles, elle concluera immédiatement en conséquence, et je suis d'opinion que le Gouvernement tiendra compte de cette conclusion. Je serais des premiers à agréer une conclusion en ce sens, et personne ne tient plus que moi à ce que les cultivateurs et les pêcheurs obtiennent des avantages, mais d'ici à ce que l'on ait démontré qu'ils en bénéficieront réellement je ne crois pas qu'il soit sage, à propos du tarif, de déclancher avec les Etats-Unis une lutte qui peut finir par nous faire perdre certains des avantages dont nous jouissons déjà.

La question du chemin de fer de la baie d'Hudson est trop vaste pour en aborder la discussion à ce moment-ci. J'étais opposé à l'établissement de cette ligne jusqu'au jour où une députation est venue à Ottawa au cours de la dernière session et jusqu'au moment où il me fut donné de voir des photographies representant tous les travaux du commencement à la fin. C'est alors que j'acquis la conviction qu'il y avait lieu de parachever cette ligne. Je crois que les deux partis ont pris des engagements à ce sujet; je constate que des deux côtés de la Chambre certains députés ont formulé leur avis en ce sens, de sorte qu'à mes yeux il ne s'agit pas d'une question de parti. L'honneur du Dominion est en jeu; nous devrions terminer la construction de cette voie ferrée pour laquelle, nous dit-on, certaines terres ont été mises de côté et un certain nombre déjà vendues, le produit de la vente étant réservé à l'établissement de la ligne. S'il en est ainsi, nous devrions poursuivre les travaux et terminer les quatre-vingt-douze milles de voie qui restent à construire. Je dois dire toutefois, en ma qualité de citoyen des Provinces maritimes, que l'on ne me convaincra jamais que cette ligne nous fournira une route avantageuse pour le transport du grain ou qu'on pourra s'en servir pour l'exportation du bétail, comme le prétend l'honorable député de Marquette (M. Mullins). Cependant, si cette région renferme des minéraux, du poisson, du bois de service et du bois à pâte, nous devrions parachever la ligne afin d'assurer à ces gens le moyen de transporter ces produits. Cela ajouterait à la richesse du Dominion, et ce serait simplement rendre justice à la population de l'Ouest qui depuis si longtemps réclame cette voie ferrée. Les photographies exposées dans cet édifice nous faisaient voir

des travaux de grande envergure exécutés à la baie. En voyant un pont métallique d'un mille de long s'étendant de la rive à une île pour en faire une partie du port; en voyant l'énorme outillage, les ponts d'acier construits sur tous ces cours d'eau, le régalage déjà exécuté et tout prêt à recevoir les rails pour établir le raccordement des ouvrages de la baie au reste de la ligne, il n'y a plus lieu d'avoir la moindre hésitation. Tous les députés de cette Chambre devraient appuyer la mesure, voir à ce que les travaux se poursuivent, et ensuite attendre les événements quant à ce qui a trait à la praticabilité de la ligne pour le transport du grain avant de faire de nouvelles dépenses. Telle est mon attitude, et si l'on réussit à faire de cette ligne une route praticable, personne au Canada ne s'opposera à des nouveaux travaux d'expansion dans le port, si ces travaux sont à l'avantage du pays dans son ensemble.

Au sujet du commerce des pommes de terre dans l'île du Prince-Edouard, j'aimerais à faire ressortir un petit détail relatif à cette question. Il y a quelques années, l'administration des chemins de fer décida de supprimer une petite gare près de chez moi à cause de l'insuffisance du trafic; la gare ne rapportait plus le chiffre d'affaires requis pour une station de vente des billets. Nous nous sommes adressés à l'administration et l'avons priée de maintenir la gare encore une année afin de voir ce qui adviendrait. Je désire faire consigner au compte rendu ce que, dans des circonstances plus avantageuses, le commerce des pommes de terres de cette province rapportera, non seulement aux cultivateurs du pays, mais aux chemins de fer nationaux également. En 1922, les recettes de cette gare étaient tombées à moins de $5,000, et il n'y était passé qu'un peu plus de 1,000 tonnes de marchandises; en 1923, les recettes furent de $6,700, et le tonnage à peu près le même; en 1924, les recettes augmentèrent à $9,800 et le tonnage des marchandises à 2,100 tonnes, alors qu'à la fin d'avril 1925, les recettes accusèrent une augmentation à $23,370. Voilà ce que, si on lui en fournit l'occasion, cette région rapportera aux chemins de fer nationaux et aux cultivateurs de la province, et j'invite cette Chambre à venir en aide à cette industrie par tous les moyens possibles. Les cultivateurs et les producteurs de pommes de terre de ce district sont obligés de construire leurs propres entrepôts pour y recevoir leurs produits; il est impossible d'expédier la récolte abondante à l'automne, de sorte qu'il faut un entrepôt à l'épreuve du gel aux gares, et dans l'état actuel des choses, la direction des chemins de fer nationaux ne construit de voies de garage à ces entrepôts que contre le remboursement de la totalité des frais de construction. Ces voies de garage coûtent de $1,000 en montant, et l'on comprend facilement qu'une couple de cultivateurs qui se mettent de société pour la construction d'un entrepôt à pommes de terres de $5,000 à $8,000 se verront imposer une nouvelle dépense de $1,000 à $2,000 pour la construction d'une voie de garage. Je souhaiterais que le National-Canadien s'occupât de la chose et en arrivât à quelque arrangement en vue de construire ces voies de garage pour l'utilité des expéditeurs de pommes de terre. Je crois pouvoir dire que le nombre des wagons qui se serviront de ces voies de garage s'accroîtra tous les ans, et qu'il en résultera un accroissement de recettes pour le chemin de fer. Si l'on pouvait accorder une prime pour chaque wagon de marchandises, laquelle servirait à défrayer le coût des voies de garage, ou adopter une méthode semblable dans l'intérêt des agriculteurs et des producteurs de pommes de terre, ce serait à l'avantage non seulement de cette classe sociale, mais du pays en général.

Je remercie le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell), bien qu'il ne soit pas à son siège, de ses efforts en vue de faire de l'île du Prince-Edouard une zone libre de maladies. Je désire consigner au hansard un état des frais occasionnés par ce travail. On expédie maintenant dans toutes les parties du monde nos produits laitiers portant une étiquette pour indiquer qu'ils viennent d'une zone libre de maladies. Il me fait plaisir de pouvoir constater que nous bénéficions de ce travail par une augmentation des prix de nos produits. Si la Chambre me le permet, je consigne ce tableau au hansard. On n'a dépensé que $57,000, environ, dans toute la province et les résultats ont été magnifiques. Le gouvernement provincial a fait sa part. Je me fais l'interprète des agriculteurs de la région pour le remercier de ce qu'il a fait à cet égard. Voici le tableau:

Zone fermée de l'île du Prince-Edouard

	Bestiaux traités	Animaux qui ont accusé une réaction	Indemnité
Première épreuve. Août à novembre 1925..	94,772	561	$14,194 06
Seconde épreuve au sixième jour Déc. 1925-Jan. 1926..	3,155	3	116 00
			$14,310 06
Salaires, première épreuve.. ..			$17,818 72
Salaires, seconde épreuve.. ..			2,353 32
			$20,172 04

Frais, première épreuve..	$13,155 94
Frais, seconde épreuve..	1,751 39
	$14,907 33
Première épreuve à la tuberculine..	$ 5,212 45
Seconde épreuve à la tuberculine..	173 50
	$ 5,385 95
Etiquettes..	$ 2,716 65
	$57,492 03

Nos amis de l'autre côté de l'Assemblée prétendent souvent qu'ils défendent sans réserve leur programme politique; que tout le monde peut toujours savoir quelle est leur opinion; qu'ils ont, par exemple, toujours prôné la protection. Le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) l'a affirmé énergiquement à plusieurs reprises. D'un autre côté, on a beaucoup reproché au Gouvernement d'être vacillant; on a dit qu'on ne sait jamais quelle est sa politique. J'ai la plus grande estime pour le très honorable chef de l'opposition et les habitants de tout le pays, quelles que soient leurs opinions politiques, l'admirent; mais nous pensons que son parti, et lui-même qui en est le chef, n'ont pas toujours défendu énergiquement leur programme politique, comme ils le prétendent. En 1910, le très honorable chef de l'opposition a appuyé la motion Lancaster ayant pour objet d'abolir le Sénat. L'an dernier, il critiqua sévèrement le très honorable chef du Gouvernement d'avoir tenté de toucher au Sénat.

En 1911, le très honorable chef de l'opposition proposa un dégrèvement du tarif. En 1915, il présenta une nouvelle résolution; mais, cette fois, il demandait une augmentation des droits de douane. Il fit preuve de la même inconséquence quand son gouvernement nationalisa les chemins de fer. Le très honorable chef de l'opposition fit adopter par la Chambre la résolution ayant pour but de garantir le principal et les intérêts du chemin de fer de Mackenzie et Mann et de nationaliser cette voie ferrée et d'autres. Mais l'an dernier, pendant la campagne électorale, on nous fit croire que le parti conservateur consentirait à abandonner ces chemins de fer à l'entreprise privée. Je ne sais pas si je me trompe; mais c'est ce que nous avons appris dans cette petite province.

M. MURPHY: L'honorable député ne sait-il pas que le très honorable chef de l'opposition l'a nié par l'intermédiaire des journaux du pays?

M. MacLEAN (Prince): Je n'ai pas vu cette dénégation.

M. MURPHY: Elle a paru dans plusieurs journaux, en particulier dans la *Free Press*, dans une affiche d'une demi-page.

M. MacLEAN (Prince): Nous devons la considérer comme lue. Mais pendant la campagne électorale, on croyait en général que telle était l'attitude du parti conservateur.

L'hon. M. ROGERS: Les libéraux se trompaient comme à l'ordinaire.

M. MacLEAN (Prince): Cette déclaration a été publiée, non seulement dans les journaux libéraux, mais dans ceux de l'Ontario qui ont donné des comptes rendus des discours prononcés par le très honorable député au début de la campagne. Il a même prétendu qu'il était impossible de mettre le réseau national en état de rapporter un bénéfice; qu'il fallait une autre solution au problème. Mais je ne veux pas profiter de l'absence du très honorable député. Je suis heureux de voir, toutefois, que les honorables membres d'en face s'avouent heureux de posséder le National-Canadien aujourd'hui qu'ils se trouve en si bonne posture grâce à son administration éclairée; qu'ils en réclament même la paternité. Il me fait plaisir de constater qu'ils ont changé d'avis, si tant est qu'ils aient jamais eu l'idée d'abandonner le réseau de l'Etat, et que maintenant ils adoptent une attitude sensée.

En 1923, encore, le programme du parti conservateur tel que l'énonçait le chef de l'opposition, était: "Ready, aye ready", mais en 1925 on l'a conditionné à un plébiscite ou à des élections générales sur la question de notre participation aux guerres d'outre-mer. Donc il ne faut jamais oublier le vieil adage: "Ceux qui vivent dans des maisons de verre ne devraient jamais lancer de pierres". Sans doute peut-on reprocher certains défauts aux deux partis. Si le ministère actuel est coupable de tout ce dont nos amis de la gauche l'accusent, on peut bien rappeler à ces amis qu'ils ne sont pas sans tache.

Quant aux intérêts de la petite province que je représente, nous avons besoin d'un grand nombre d'améliorations. Par exemple il nous faut un autre traversier pour les wagons. Le Gouvernement devra y voir avant bien longtemps. Le bateau que nous avons en ce moment a fait un excellent service mais il ne durera pas toujours, et nos gens trouvent que par l'installation d'un autre traversier on devrait leur éviter le retour des difficultés de transport dont ils ont tant souffert auparavant.

Dans l'île du Prince-Edouard nous vivons dans l'attente constante de quelque ligne de chemin de fer; il me semble que nous nous sommes montrés plus patients que la population de certaines autres régions du pays. Si

le chemin de fer de la baie d'Hudson est parachevé j'espère que nos bons amis de l'Ouest n'oublieront pas que d'autres parties du Dominion méritent quelque attention en ce qui concerne les embranchements de voie ferrée. Il y a surtout les districts éloignés de l'île qui ne possèdent à cette heure aucune ligne de voie ferrée. L'administration du réseau devrait voir à combler cette lacune à la première occasion.

Pour terminer, je dois dire que deux honorables membres ont prononcé au début de la session des discours animés d'un esprit qui selon moi devrait disparaître. L'honorable représentant de Kent (M. Doucet) a accusé le parti libéral d'avoir eu recours à toutes sortes de manœuvres pendant la campagne électorale dans la province de Québec. Puis, certains honorables membres de ce côté ont lancé des accusations semblables contre le parti conservateur. Je trouve indigne de traiter ainsi dans cette Chambre les chefs de nos deux grands partis politiques. Le chef de l'opposition est un gentilhomme d'une compétence tout à fait exceptionnelle qui a consacré tous ses talents au service du Dominion; et il me paraît injuste de critiquer sur le parquet de la Chambre une attitude qu'il a adoptée au cours de la campagne. Je trouve injuste également de la part des membres d'en face de critiquer à ce sujet le leader du Gouvernement actuel. Depuis quelque années il a fait de son mieux pour le pays; du reste il me semble qu'il y a assez de questions importantes sans que nous nous occupions de choses pareilles. Nous devrions éviter ces observations d'ordre personnel, faire montre de plus de dignité, et être plus loyaux envers nos hommes publics. Ils font de leur mieux pour le Canada, leur tâche est bien ardue, le pays est difficile à gouverner et je ne trouve pas enviable le poste de ministre de la couronne. En notre qualité de députés, voyons chez nous à ce que nos chefs politiques, de tout parti, soient respectés comme ils doivent l'être.

Aux dernières élections on a fait un abus flagrant des sentiments patriotiques des électeurs; le parti libéral a perdu en conséquence un très grand nombre de votes. Je veux dire aussi aux libéraux d'Ontario et aux progressistes de l'Ouest: si ces deux groupes comptent moins de représentants qu'ils ne devraient dans cette Chambre aujourd'hui, c'est que nous avons travaillé contre nous-mêmes en mettant trop de candidats sur les rangs. Dans un trop grand nombre de comtés la lutte s'est faite à trois, entre un libéral, un progressiste et un conservateur. Si les aspirations et le programme des libéraux et des progressistes sont identiques, pourquoi ne pas faire cause commune contre nos amis conservateurs au lieu de diviser nos forces? Alors, je l'espère, nous sortirons du prochain conflit avec une plus grande mesure de succès que celle qui a couronné nos efforts aux dernières élections, car nous avons battu nos propres amis dans maintes circonscriptions. J'espère que les magnifiques résultats obtenus par le gouvernement actuel au point de vue des finances du pays se maintiendront quel que soit le parti au pouvoir dans l'avenir.

M. THOMAS CANTLEY (Pictou): Je m'associe à l'honorable député qui vient de reprendre son siège pour féliciter le ministre de la Justice (M. Lapointe) pour son retour à la Chambre.

Il est certain que le budget que nous discutons depuis trois ou quatre semaines présente des aspects très intéressants. On l'accueillera probablement avec plaisir dans les provinces des Prairies, avec un peu d'enthousiasme peut-être dans Québec, avec chagrin dans Ontario et avec très peu d'enthousiasme dans les Provinces maritimes. La réduction de l'impôt sur le revenu se faisait attendre depuis longtemps et elle sera reçue avec plaisir par tous les salariés qui payent maintenant cet impôt. Mais le double impôt sur les industries que l'on adopte maintenant est aussi faux en principe qu'il est étranger aux coutumes du pays. Puis-je faire remarquer que des gens respectables de la classe moyenne qui ont placé des capitaux dans l'industrie, les économies de toute une vie peut-être, vont maintenant payer l'impôt à cause de ces économies et de la confiance qu'ils ont placée dans les industries canadiennes. Il est certain que la prime sur les obligations de la victoire augmentera avec l'adoption de ce budget.

Il y a un autre aspect regrettable dans le budget. D'après les chiffres soumis par le ministre des Finances (M. Robb), l'industrie de l'automobile au Canada offrait un marché à l'industrie du fer et de l'acier pour une somme de 11 millions, je pense. Outre les réductions des droits déjà en vigueur, je comprends que le ministre des Finances se propose de placer une grande partie des matérieux qui entrent dans la fabrication des automobiles sur la liste des articles admis en franchise. Si on fait cela, on nuira encore d'autant à l'industrie du fer et de l'acier qui est dans le marasme aujourd'hui, dans les Provinces maritimes surtout, comme le ministre le sait très bien.

La houille et l'acier sont les deux industries associées de la Nouvelle-Ecosse, mais le budget actuel ne contient rien pour l'encouragement de ces deux industries. C'est très regrettable, surtout à cause de la concurrence injuste que rend possible le change des pays

d'Europe, de l'Allemagne et de la Belgique surtout. Le ministre des Finances est sans doute au courant du fait que pendant le dernier hiver une quantité énorme de fil de fer est venue d'Allemagne et de Belgique à Sydney à un prix de $9 par tonne meilleur marché que le prix de production à ce point. Un tel état de choses est pour le moins regrettable. Cependant je ne discuterai pas la chose davantage.

Il est malheureux que le Gouvernement ait touché au tarif et ait entièrement ignoré ce qu'il annonçait dans le discours du trône lorsqu'il mentionnait l'importance d'attendre l'enquête de la commission consultative du tarif avant de faire des changements. D'autres orateurs ont traité ce point et je n'insisterai pas.

Il se trouve une autre question que l'on n'a pas encore discutée dans cette Chambre. Depuis trois ou quatre semaines un comité fait une enquête sur la réciprocité absolue comme l'entendent certains contrebandiers soutenus et protégés par des fonctionnaires de la douane et de l'accise avec la connivence et la malhonnêteté du service préventif de la douane. Puis-je faire remarquer à mes deux amis, le ministre des Finances et celui de la Douane et de l'Accise, l'absolue impossibilité d'empêcher la contrebande dans les Provinces maritimes et dans Québec vu l'étendue du littoral qui s'étend de la baie Passamaquoddy, dans le Nouveau-Brunswick, jusqu'au fonds de la baie de Fundy, au bassin des Minas, puis le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse et tout le tour de l'île du Cap-Breton, qui n'est située qu'à 150 à 200 milles de Saint-Pierre, base d'opérations des contrebandiers dans l'Est. Puis vous avez tout le littoral de l'île du Prince-Edouard, le détroit de Northumberland, le golfe du Saint-Laurent et la rive nord et sud du fleuve jusqu'à la ville de Québec. Vous avez donc un littoral qui s'étend sur une longueur de 1,500 milles. Sur 80 p. 100 de cette côte, on peut débarquer des spiritueux et les distribuer pendant toute la saison de navigation. Je suis certain que même si le ministre de la Douane et de l'Accise avait à sa disposition 100 navires armés et 1,000 garde-côte, il ne pourrait encore empêcher la contrebande dans cette partie du Dominion tant que l'alcool paiera un droit aussi élevé que $10 le gallon. Tant que les droits sur une caisse de whiskey seront de $21.50 ou environ 150 p. 100 du prix en c.a.f., et dans la même proportion pour les autres spiritueux, il est impossible d'empêcher la contrebande. Le prix en c.a.f. d'un bon scotch débarqué à Halifax ou dans tout autre port des Provinces maritimes, ou sur le Saint-Laurent, est d'environ $14. D'un autre côté, le droit de douane est de plus de 150 p. 100. L'étendue des côtes est si considérable qu'aucun gouvernement ne peut mettre fin à la contrebande. Cela est vrai également des cigarettes. Si le ministre des Finances ramenait les impôts à ce qu'ils étaient il y a trois ans, il améliorerait la situation. On pourrait me répondre que mon parti a porté les droits à ce qu'ils sont actuellement. Je le crois. Et je suppose qu'on l'a fait sur l'ordre de certains hommes remarquables de Toronto et d'autres de cette sorte. Quand on a agi de cette façon, on a commis la plus grande erreur au point de vue de la moralité, de la sobriété et de la bonne conduite publiques. J'espère que le Gouvernement réduira ces droits d'au moins un tiers. S'il le fait, il verra disparaître en une nuit les quatre cinquièmes des ennuis qu'il éprouve au sujet de la contrebande des cigarettes, des liqueurs et du tabac et en même temps diminueraient la débauche, les crimes et tous les maux qui résultent des agissements des contrebandiers.

Au sujet de l'opportunité d'adopter une politique nationale en matière de combustible, j'affirme que, dans aucun pays, le combustible n'a plus d'importance qu'au Canada. Il est essentiel à l'industrie. Si l'on ne peut en assurer l'approvisionnement ininterrompu, on ne pourra obtenir les capitaux nécessaires à l'industrie, sauf à titre de spéculation. On ne devrait pas manquer de combustible dans la région située à l'ouest des Grands lacs, puisque les mines de la Colombie-Anglaise peuvent approvisionner la région située à l'ouest des Rocheuses et que, si l'on fixe des prix de transport raisonnables, justes et pratiques, les mines de l'Alberta peuvent approvisionner l'Ouest central et la plus grande partie de l'Ontario occidental. L'an dernier, la production de houille de l'Alberta augmenta considérablement, mais celle de la Nouvelle-Ecosse diminua de beaucoup. En 1925, nous avons produit en tout un peu plus de 13 millions de tonnes et nous en avons importé de divers pays, mais surtout des Etats-Unis, 17 millions de tonnes. En d'autres termes, nous n'avons pas produit 45 p. 100 du charbon dont nous avons besoin.

On a investi dans les mines canadiennes de 146 à 150 millions. Cette industrie a droit à toute l'attention possible. C'est pourquoi on doit lui accorder la protection et faire en sorte que le Canada n'ait plus à importer de houille. A moins que nous ne changions complètement de politique à cet égard, le Dominion aura un jour de la difficulté à s'approvisionner de houille pour l'usage domestique ou industriel. Si l'on adopte une politique nationale en matière de combustible, laquelle comporterait un droit de douane convenable sur toutes les sortes de combustibles, que ce soit la

houille grasse, l'anthracite ou le coke, avant dix ans le Canada n'aura plus besoin de combustible de l'étranger.

Etudions l'état de choses existant aux Etats-Unis. Il fut un temps où les habitants de la Nouvelle-Ecosse expédiaient chaque été de la ville où demeure le ministre de la Défense nationale (M. Macdonald) plus de mille navires chargés de houille et se dirigeant vers les ports de l'est des Etats-Unis. Il en partait un nombre égal du Cap-Breton. Plus tard, le gouvernement des Etats-Unis a imposé un droit de $1.75 par tonne sur notre houille et a mis fin instantanément à ce commerce, ce qui leur a permis de développer leurs propres houillères. Aujourd'hui, ils expédient au Canada de dix à douze millions de tonnes de houille chaque année et ils produisent beaucoup plus de charbon que tout autre pays.

Nous devrions nous inspirer de l'expérience des autres pays. Sommes-nous plus sages que tous les habitants du globe réunis? Il semble que nous le pensions; mais je suis sûr, comme la plupart de mes honorables collègues sans doute, que nous ne le sommes pas. Tout homme d'affaires, tout homme quelque peu intelligent qui lit les journaux connaît l'état de choses existant. Le remède est évident et je ne puis comprendre qu'on ne l'emploie pas. Nous devrions faire trois choses. En premier lieu, imposer un droit suffisant pour nous permettre de conserver le marché intérieur. Nous devrions imposer un droit convenable sur toutes les sortes de houille, le coke et les combustibles brevetés, égal à 25 p. 100 du présent prix en c.a.f. Il s'élèverait donc à $1.25 ou $1.50 par tonne sur les importations de combustible de toute sorte, sans égard au pays d'origine ou à l'usage qu'on en veut faire. J'ai dit que le droit devrait être de $1.50. Il serait encore beaucoup plus bas que le droit imposé à une certaine époque par les Etats-Unis sur la houille de la Nouvelle-Ecosse que l'on expédiait alors surtout dans les villes de la Nouvelle-Angleterre. Certains de mes honorables amis peuvent trouver ce droit trop élevé. L'industrie a droit à cette protection: un droit de moins d'un dollar par tonne sur le combustible de toutes sortes n'atteindrait pas son but; il serait nuisible et décevant.

Je vais maintenant faire certaines réflexions au sujet de mon bon ami le ministre de la Défense nationale. Il connaît bien cette question qui fit le sujet d'une discussion dans diverses assemblées populaires du comté de Pictou il y a quelques années, alors que nous eûmes le plaisir réciproque de nous rencontrer, pendant la campagne électorale de novembre 1921. A une réunion tenue à Trenton six jours avant la votation, mon honorable ami déclarait:

A la suite de toutes nos discussions au sujet du mouvement politique en pays lointains, ce qu'il est important de régler le 6 décembre, c'est l'avenir de cette ville. D'ici là il va vous falloir décider lequel des deux candidats qui viennent solliciter votre suffrage peut le mieux changer l'état de choses existant actuellement et lequel peut apporter la compétence nécessaire à la solution des problèmes qui se posent pour vous tous, afin que de nouveau nous revoyions la prospérité où ne règnent présentement que l'inquiétude et le découragement.

Quelle sera votre attitude à cet égard? Quelle est la situation? Le candidat conservateur n'a qu'une déclaration à nous faire, une seule pour lui et pour ses amis: "Nous ne modifierons pas le tarif. Vous devriez vous prosterner devant la politique nationale et lui rendre vos hommages, c'est un autre décalogue sur lequel il ne faut pas porter la main, et qu'il ne faut pas modifier." Cette merveilleuse politique qui a créé cet état de choses propice au chômage et à la misère qui sévit ici comme en d'autres endroits? Il propose de ne pas changer une ligne de ce merveilleux programme. Pensez-vous avoir de ce côté beaucoup d'aide et d'encouragement? Pas du tout.

Il continuait:

Eh bien, en premier lieu cet état de choses tient à l'impôt énorme qu'on laisse prélever sur le transport des produits des industries de ce comté de Pictou. Nos houillères sont inactives parce qu'il en coûte $2.30 par tonne de plus pour transporter la houille à Montréal. Les aciéries ont suspendu leurs opérations parce qu'il en coûte $4.80 par tonne de plus pour expédier leurs produits sur les marchés.

Mon honorable ami se trompait d'un dollar par tonne. C'était $3.80 et pas $4.80. Il poursuivait:

Je viens à vous et, en mon nom et au nom de mon parti, je dis qu'à notre arrivée au pouvoir, comme nous y arriverons le 6 décembre...

Et ils y sont arrivés.

...nous nous proposons de changer ces conditions de transport, pour que vous puissiez expédier vos produits au Canada central, et ainsi faire concurrence à la Steel Company du Canada et aux Américains en cet endroit.

Il les a changées; ou ses amis les ont changées; les tarifs dont ils se plaignaient alors furent élevés davantage en 1922 et de nouveau en 1924. Il disait encore:

On nous a dit qu'il y avait un droit merveilleux sur l'acier. La protection sur l'acier. Il n'y a pas de droits protecteurs pour l'acier. Qu'est-ce qu'un droit de 10 p. 100 en faveur de nos produits? Il faut élever ces droits. Je déclare franchement que je favorise cette hausse. J'y ai foi.

L'hon. M. MACDONALD: L'honorable député voudra-t-il me dire quel journal il cite?

M. CANTLEY: Je ne cite aucun journal; je cite les notes d'un sténographe qui a recueilli les discours de mon honorable ami aux diverses réunions. A part celles-ci j'en ai beaucoup d'autres et je les ferai remettre à mon honorable ami quand j'aurai fini.

L'hon. M. MACDONALD: J'en appelle au règlement. L'honorable député essaie de faire consigner au Hansard le compte rendu d'un discours que je n'ai jamais prononcé et à cette fin il imite l'exemple du premier ministre actuel du Nouveau-Brunswick, qui, au cours de la dernière législature, tenta cette façon d'agir. De nouveau j'affirme que jamais je n'ai prononcé le discours que mon honorable ami essaie de m'attribuer et ce compte rendu est faux. En 1924 j'ai fait cette déclaration en une circonstance, monsieur l'Orateur, et Son Honneur décida qu'un député dérogeait au règlement en citant à la Chambre tout compte rendu n'ayant pas été publié par les journaux et dont on ne connaissait pas l'auteur. L'honorable député ne nous a pas donné le nom du sténographe, et nous ignorons tout de l'origine de ce prétendu compte rendu.

M. CANTLEY: Je puis donner le nom au ministre. C'est M. J. R. McGregor, que le ministre connaît bien.

L'hon. M. MACDONALD: C'est le secrétaire de mon honorable ami qui a fait ce discours et non moi. Jamais je n'ai prononcé ces paroles de la façon qu'elles sont rapportées.

M. CANTLEY: Qu'est-ce que mon honorable ami veut dire par les mots "de la façon" qu'elles ont été rapportées?

L'hon. M. MACDONALD: Je ne me suis jamais servi des paroles que mon honorable ami cite présentement, paroles qui, je l'ai dit, ont déjà été citées une autre fois dans cette Chambre et que monsieur l'Orateur a jugées antiréglementaires. Dans le temps M. Baxter a essayé de les faire insérer au Hansard et, sur mon appel au règlement, l'Orateur décida qu'elles ne pouvaient être admises.

M. CANTLEY: Mon honorable ami est beaucoup plus versé que je ne le suis dans la connaissance des usages parlementaires. A la vérité je n'ai aucune expérience. Il est possible que le règlement de la Chambre m'empêche de citer ce discours, mais j'étais loin de m'attendre que mon honorable ami se lèverait de son siège pour me demander grâce à ce sujet.

L'hon. M. MACDONALD: De nouveau je fais appel au règlement. L'honorable député n'a pas le droit de me faire dire des paroles que je n'ai jamais dites. Un sténographe remet un prétendu compte rendu qui n'a jamais paru dans les journaux et dont on ne s'est servi que pour me citer faussement, et je déclare que ce compte rendu est absolument faux. Monsieur l'Orateur, je signalerai à votre attention la décision rendue en cette circonstance par l'Orateur, M. Lemieux.

Le 15 mai 1924, M. Baxter ayant cherché à citer ce compte rendu faux et inventé, l'Orateur a rendu la décision suivante:

Il est clair que l'honorable député ne peut faire lecture d'un compte rendu comprenant certaines déclarations spécifiquement niées par l'honorable ministre de la Défense nationale. Telle est ma décision. J'espère que l'honorable député va l'accepter et discontinuer la lecture d'un compte rendu supposé. L'honorable député dit que ce n'est pas là un compte rendu publié dans les journaux, mais spécialement rapporté par quelqu'un qui assistait à une assemblée. Il n'est pas d'usage de citer un compte rendu dont l'auteur est inconnu... On dit que le compte rendu a été noté à une certaine assemblée, mais son contenu est spécifiquement nié par le ministre de la Défense nationale. Je crois que, dans les circonstances, l'honorable député, au fait de l'esprit et de la lettre du règlement de la Chambre comme il l'est, devrait s'abstenir de citer ce compte rendu.

Je vous demande de rendre une décision, monsieur l'Orateur.

M. CANTLEY: J'ai déjà nommé l'auteur du compte rendu. J'étais présent à l'assemblée...

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami ne m'a jamais rencontré une seule fois sur la même estrade à Pictou, durant cette campagne.

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

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Le ministre de la Défense nationale a catégoriquement nié avoir prononcé le discours cité et je dois demander à l'honorable député de ne pas s'en servir davantage.

M. CANTLEY: Je crois qu'on disait à l'époque,—le ministre ne le niera pas, je pense, —que j'avais adressé un manifeste à la population du comté.

L'hon. M. MACDONALD: Monsieur l'Orateur, voici ce que je prétends: mon honorable ami cite un document qui renferme des assertions fabriquées de toutes pièces et cherche à m'attribuer des paroles que je n'ai jamais prononcées. Le compte rendu supposé cité par l'honorable député n'a jamais paru dans les journaux, et il n'en a jamais été question que des semaines, que dis-je? des mois plus tard, quand on l'a exhibé et qu'on m'a imputé les déclarations qu'il renfermait.

L'hon. M. ROGERS: Je ne crois pas que mon honorable ami (M. Cantley) fasse présentement une citation.

M. CANTLEY: Je ne fais pas la moindre citation en ce moment. Et ce que j'ai cité, c'est un discours prononcé par le ministre à

Trenton, tandis que le discours dont il parle et qui fut discuté ici, l'an dernier, a été prononcé à Stellarton.

L'hon. M. MACDONALD: C'est le même discours noté par le même sténographe.

M. CANTLEY: Ce n'est pas le même discours.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Le ministre de la Défense nationale ayant répudié le discours qu'on lui attribue, je dois demander à l'honorable député de retirer ses paroles et de s'abtenir de le citer davantage.

M. CANTLEY: Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur, mais l'attitude du ministre me surprend fort: je lui croyais plus de courage que cela.

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable amis avait tant de courage en 1921 qu'il ne m'a pas rencontré à une seule tribune pour discuter les questions publiques.

M. CANTLEY: J'ai eu assez de courage pour apparaître sur les tréteaux en 1925 quand le ministre m'évitait.

L'hon. M. MACDONALD: Vous n'eussiez probablement pas été là si j'étais venu.

M. CANTLEY: Pourquoi l'honorable ministre de la Défense nationale a-t-il mobilisé toutes ses forces, cavalerie, infanterie et artillerie, intendance et fonds de guerre, et dans l'obscurité du dernier quartier de la lune de septembre, a-t-il quitté la forteresse de Pictou qui l'avait soutenu durant trente ans? Pourquoi, tout comme Kruger, cet autre homme de guerre célèbre, a-t-il abandonné femme et enfants à la merci de l'ennemi tory A la faveur de la nuit, de Pictou il a gagné la forteresse d'Antigonish, quarante milles plus loin, dans les montagnes, où il s'est retranché, chauffant à la tourbe sa hutte dans le vallon de Kippoch, (le droit sur le charbon étant trop élevé). Il parle maintenant des gens qui n'ont pas le courage de le rencontrer. Qui passe pour le plus courageux, aujourd'hui? A mon avis, c'est au ministre et non à moi à expliquer un manque de courage.

Revenons directement au budget. La sidérurgie, industrie fondamentale de la civilisation, a peu progressé au Canada depuis quinze ans. Notre expansion a peut-être été d'un et demi p. 100 au Canada, tandis que dans la même période celle des Etats-Unis a été d'environ 75 p. 100. Le Canada a importé l'année dernière, en grande partie des Etats-Unis, des produits de fer et d'acier représentant une valeur de $181,196,800, et des produits de même nature admis en franchise atteignant une valeur de $15,126,109; l'importation sujette à l'impôt de douane, durant la même année, représentait 120 millions. En 1926, l'importation libre valait 22 millions, et l'importation taxée en douane, 158 millions.

Autre fait significatif à ce sujet. Notre fer et notre acier franc de droits ou taxés atteignaient en 1925 une valeur de 134 millions, soit une augmentation de 46 millions par rapport à 1924. L'on voit donc que les proportions d'importations libres ou bénéficiant du remboursement de 99 pour 100 croissent d'année en année, et rapidement. Notre tarif douanier est la risée de tout homme d'affaires étranger au courant des choses économiques. Il renferme sur le fer et l'acier des définitions qui n'ont pas été modifiées depuis trente ans. L'on y trouve actuellement au delà de soixante-dix articles admis en franchise ou bénéficiant du remboursement de 99 pour 100. Le fait est que depuis de nombreuses années, le Canada perçoit sur certains produits de fer et d'acier des droits représentant d'énormes sommes, simplement pour les rembourser ensuite.

Les droits actuels sur le fer et l'acier constituent la proposition la plus confuse, la plus déraisonnable et la plus démodée qu'il soit possible d'imaginer. Voyez le n° 387:

Tiges de fer de Suède laminées et tiges d'acier de Suède laminées, tiges à clous de moins d'un demi-pouce de diamètre, pour la fabrication des clous à ferrer.

Le Canada n'a pas importé de tiges de fer de Suède depuis des années et cependant cette définition reste. Les tiges de fer de Suède pour la fabrication des clous ont été remplacées il y a bien des années par l'acier doux. Puis, voyons le n° 1005:

Acier de moins d'un demi-pouce de diamètre ou de moins d'un demi-pouce carré employé dans la fabrication des boutons.

Cet article date des premiers droits de douane sur le fer et l'acier imposés par sir Charles Tupper en 1887. Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie que l'acier du petit fuseau de serrure, qui agit sur le bouton, s'importe en franchise depuis trente ans, alors qu'il pouvait être fabriqué dans nos usines. Les fabriques de serrures et de boutons de l'Ontario ont joui depuis ce temps-là d'une ample protection et cependant elles peuvent importer cet article en franchise. Je pourrais en dire autant de trente autres produits. Pourquoi ne pas mettre à profit l'expérience des Etats-Unis? L'on ne trouve rien d'aussi ridicule dans leur tarif. La douane américaine qui s'occupe de ces choses-là depuis soixante ans s'y connaît en la matière et elle a formulé des définitions si claires que personne ne peut échapper. Lisez le paragraphe 306 du Tarif des douanes des Etats-Unis, lequel se rapporte à l'acier:

"Est classé comme acier et dénommé tel tout métal fondu et malléable dérivé du fer ou de ses minerais, quelles qu'en soient la forme et la teneur en carbone,

qu'il soit obtenu par cémentation, au four à creusets, au four électrique, au convertisseur Beesemer ou Thomas-Gilchrist, ou par un des procédés Clap-Griffith, pneumatique, basique, Siemens-Martin, ou au four à sole, ou l'équivalent de l'un d'eux, ou bien par la combinaison, de deux ou plusieurs de ces procédés, ou les équivalents ou bien encore par fusion ou tout autre procédé permettant d'obtenir au moyen du fer et de ses minerais un métal fondu et malléable de structure granulée ou fibreuse, exception faite des moulages en fonte malléable."

Vous avez là une définition de l'acier qui comprend tout. Tout article de fer ou d'acier fabriqué aux Etats-Unis compris dans l'une ou l'autre des catégories de produits de fer et d'acier est amplement protégé, et l'accroissement énorme de la production de ces articles en est résulté, tellement que nos voisins en sont devenus les plus grands fabricants du monde.

Voyez quelle sorte de concurrence les aciéries canadiennes ont à subir. La United States Steel Corporation, constituée en 1901, compte maintenant 138 exploitations diverses, comprenant 112 haut fourneaux, 34 convertisseurs Bessemer, 332 fourneaux chauffés à l'huile, 44 ébaucheurs et laminoirs, 15 usines à largets, aussi huit laminoirs à rails, sept laminoires à feuilles,—je pourrais les énumérer tous, mais je n'en fatiguerai pas la Chambre. Voyez aussi les autres avantages de cette entreprise. Elle possède 237,714 acres de terrains gazeux et pétrolifères, 1,407 puits en production, 8 usines a essence munies d'un régime de distribution représentant 1,285 milles. En 1925, elle produisait 15,738,157,000 de pieds cubes de gaz naturel, presque tout utilisé pour ainsi dire dans ses usines; 97,910 barils d'huile brute et 1,313,088 gallons de gazoline. Et ses minerais. Elle a 19 mines en exploitation qui lui ont fourni l'an dernier, 27,996,845 tonnes de minerai, et plusieurs autres mines en réserves. Elle possède un matériel de chemin de fer comprenant 1,464 locomotives à vapeur, 6,916 wagons-marchandises et 2,600 et quelques autres pièces d'outillage d'exploitation. Elle possède aussi 138 navires sur les lacs, 35 navires de haute mer et 413 vaiseaux de navigation fluviale.

Sa production maintenant. Le rendement des diverses branches de cette industrie en 1925 comparés avec ceux de ferme procédente sont les suivants:

	1925 tonnes	1924 tonnes
Fer et minerai de manganèse..	27,996,845	24,774,541
Pierre calcaire, dolomie et spath fluor..	5,344,893	5,033,889
Houille..	31,475,568	27,738,007
Coke..	16,301,224	14,408,041
Fer en gueuse, ferro et fonte miroitante..	14,798,999	12,683,729
Lingots d'acier (Bessemer et fournieau à sole)..	18,898,697	16,478,857
Produits d'acier en feuilles et finis pour vente..	13,271,010	11,722,908

Voyez ce que cette compagnie a versé en impôts aux Etats-Unis. L'an dernier, elle a payée près de 51 millions de taxes fédérales, et son chiffre d'affaires a été de près de $1,-406,505,195, soit une augmentation d'environ 200 millions sur l'année antérieure, et le total de son surplus non divisé à la date du 31 décembre 1925 était de $521,863,109. Telle est la concurrence que nos aciéries sont obligées de combattre, et pour leur aider nous admettons sans aucun droit de péage dans nos canaux tout l'acier américain et nous le frappons d'un droit insignifiant—le ministre de la Défense nationale (l'hon. M. Macdonald) dit 10 p. 100—et avec quel résultat? Sur dix-sept hauts fourneaux canadiens nous n'en avons aujourd'hui que six en activité; nous n'avons qu'un quart environ des fours à sole en exploitation.

Jetez un coup d'œil sur la situation actuelle à Sydney-Mines. Depuis quatre ans, pas une machine n'a été mise en mouvement ni un four allumé dans l'aciérie de cette place. Il y a là deux hauts fourneaux modernes; environ cent cinquante fourneaux à cornues, une machine à laver le charbon, la meilleure du continent, cinq fours à sole de 70 pieds, modernes sous tous rapports. Cette usine est située sur un gisement du meilleur combustible métallurgique de l'univers. Pourquoi n'est-elle pas en activité; pourquoi presque deux mille des dix mille citoyens de cette ville sont-ils maintenant sans travail?

Passons à New-Glasgow, la ville de l'industrie de l'acier. C'est là ainsi qu'à Ferrona, à quelques milles plus loin, que cette industrie a pris naissance. Je n'avais pas quinze ans lorsque j'ai quitté l'école après un différend avec l'instituteur. Il est au ciel aujourd'hui, alors que je ne suis arrivé qu'à la Chambre des communes que l'on ne peut certainement pas considérer comme la porte du paradis. J'ai été mêlé à presque tous les travaux de l'acier.

Je sais ce que signifie le réveil à six heures du matin, les tristes lundis et les joyeuses anticipations des gais samedis. J'ai été associé aux pionniers de cette industrie durant une quarantaine d'années, les Graham Fraser, Simon A. Fraser. Forrest McKay et Harvey Graham. Tels sont les hommes qui, longtemps avant qu'il y eût aucune aciérie dans l'Ontario, ont lutté avec prévoyance, énergie et persévérance dans l'est de la Nouvelle-Ecosse à résoudre nos propres problèmes dans le domaine de cette industrie, et, plus tard, ont exploité les mines de fer de Wabana. Nous avons construit en cet endroit la première machine commerciale à laver le charbon sur le

continent; nous avons établi et exploité avec succès une batterie de fourneaux à cornues; trois ans avant qu'il y en eût aucun sur ce continent. Je puis assurer à bon droit et avec fierté que New-Glasgow a l'honneur d'avoir le premier résolu le problème de la fabrication d'abord de l'acier acide et plus tard de l'acier basique de fourneau à sole de nos propres minerais et aussi des minerais d'hématite rouge de Wabana.

Voyons quelle est la situation à New-Glasgow. Nous y trouvons une forge et une usine de plus de 10 millions. Quel travail y fait-on? Nous devrions y voir quatre mille ouvriers comme anciennement. Depuis deux ans, ceux qui n'ont pu quitter la ville parce qu'ils étaient propriétaires ont dû chercher à vivre en ne travaillant que soixante, soixante-dix ou quatre-vingts jours par année. Tous les jeunes gens actifs qui n'étaient retenus par aucun lien ont émigré aux Etats-Unis. Il ne nous reste plus que les hommes d'âge mûr qui, malheureusement pour eux mais heureusement pour la ville, sont propriétaires de maisons, ou d'autres biens immobiliers. La Scotia Company qui exploite cette usine n'a jamais construit un seul foyer pour ses employés. Ceux-ci, en grande partie d'origine écossaise, sont économes. Ils sont propriétaires de maisons qu'ils ont construites eux-mêmes. Nos ouvriers sont capables et intelligents entre tous. Mais comment sont-ils traités? Nos jeunes gens énergiques, les mieux doués au physique comme au moral, ont été obligés de s'expatrier. Combien de temps subirons-nous cet état de choses? Seulement jusqu'à ce que le peuple ait l'avantage de rendre son verdict contre le parti qui prétend aujourd'hui être le Gouvernement du pays.

J'aurais encore beaucoup à dire, mais le temps fuit. Je termine en exhortant le ministre des Finances, le Gouvernement et les députés ministériels ainsi que tous les partis à donner leur attention à un sujet qui a une suprême importance, non seulement pour les ouvriers de la Nouvelle-Ecosse mais tout le pays. Le problème est intimement lié à la protection et au développement du charbonnage et de l'industrie sidérurgique du Canada. Le prochain grand conflit mondial pour le développement national et l'expansion de la puissance maritime se décidera sur l'océan Pacifique. Lorsque sonnera cette heure de l'effort et de la lutte suprême,—et elle peut sonner bien plus tôt que la plupart d'entre nous ne s'y attendent,—le Canada sera entraîné dans le conflit. Je ne dis pas que nos forces militaires seront engagées, mais il n'en est pas moins vrai que le Dominion ressentira profondément les effets de cette lutte. L'un des belligérants réservera pour ses fins les produits fondamentaux et indispensables tels que la houille, le pétrole, le fer et l'acier. Etant donnée cette possibilité, le Canada, comme pays, ne devrait-il pas prendre dès maintenant des mesures pour développer ses ressources en houille, en fer et en acier, les plus précieux de tous les métaux, afin de nous rendre indépendant de l'étranger pour nos approvisionnements, tout en obéissant à la plus élémentaire de toutes les lois naturelles: celle de nous défendre nous-mêmes? Nous devons donc développer nos ressources houillères à cette fin et stimuler de toute façon l'industrie sidérurgique au Canada. C'est là le seul moyen de rendre notre pays indépendant au point de vue économique en ce qui regarde toutes les matières premières essentielles. La mise en œuvre d'une pareille politique ramènera la prospérité et le contentement par toutes les Provinces maritimes et sera un important facteur d'unification, de développement et de conservation pour le Dominion du Canada. Je vous remercie.

M. HATFIELD (Shelburne-Yarmouth): L'honorable député de Prince (M. MacLean) a consacré une bonne partie du commencement de son discours à dénoncer ce qu'il a dénommé le camouflage de la question par les honorables membres de la gauche; je n'ai pu m'empêcher de songer, monsieur l'Orateur, que mon honorable ami avait mauvaise grâce de poser la question sur ce terrain-là. De fait, dès le début de ses remarques, l'honorable député a avoué qu'il a lui-même fait une tentative de camouflage vendredi soir, lorsqu'il a proposé l'ajournement du débat, puisqu'il espérait que je prendrais la parole à sa place cet après-midi. Nous, les membres de la droite cependant, nous n'avons pas foi dans ces tentatives de camouflage autour des questions à l'ordre du jour. Pour ma part, je n'ai aucune confiance dans ces méthodes et j'ai averti mon honorable ami qu'il devait se préparer à y aller de son discours. Cependant, l'honorable député de Prince (M. MacLean) venait à peine de commencer ses remarques, monsieur l'Orateur, que j'ai regretté ma décision, puisque j'ai constaté que, dans une large mesure, il prononçait le discours que je suis censé devoir prononcer maintenant. La Chambre y gagnera peut-être en dernier ressort toutefois, car cela me permettra de laisser de côté une bonne partie des faits et des chiffres qu'il a déjà cités. Bien que j'aie eu l'honneur d'occuper un siège ici durant toute la dernière législature, c'est la première fois qu'il m'est donné de prendre part aux grands

débats qui surgissent ici de temps à autre. Et j'avais une excellente raison de garder le silence à venir jusqu'aujourd'hui.

Les honorables membres se rappellent sans doute, qu'aux élections générales de 1921, la Nouvelle-Ecosse dont j'ai l'honneur d'être l'un des représentants, avait envoyé ici un contingent solide pour appuyer le ministère King. Ce contingent de la Nouvelle-Ecosse comprenait des hommes d'Etat éminents et des parlementaires d'expérience tels que le très honorable W. A. Fielding, l'honorable A. K. Maclean, le ministre actuel de la Défense nationale (l'hon. M. Macdonald), H. J. Logan, George Kyte, le représentant de Queen-Lunenburg (M. Duff) et nombre d'autres dont je pourrais citer les noms. Dans les circonstances, il était donc inutile qu'un nouveau venu comme moi participât aux débats importants de cette Chambre, puisque les intérêts de notre province étaient si bien défendus par tous ces parlementaires de grande expérience. Vous voudrez bien vous rappeler cependant, monsieur l'Orateur, que du nouveau s'est produit à la Nouvelle-Ecosse depuis la dissolution de la dernière législature. Nous avons eu des élections générales dans le cours du mois d'octobre dernier et la Nouvelle-Ecosse a pris une attitude qu'elle a déjà adoptée à maintes reprises par le passé—elle a complètement pour ainsi dire changé son allégeance politique si bien que le Gouvernement ne compte plus en cette Chambre que trois partisans venant de la Nouvelle-Ecosse.

Le ministre de la Défense nationale d'autre part, du fait de ses fonctions ministérielles, ne saurait consacrer le même temps qu'autrefois aux questions intéressant exclusivement notre province, ni participer aux débats aussi souvent qu'il l'aimerait. Le représentant de Queen-Lunenburg (M. Duff) d'autre part, du fait de son élévation aux fonctions d'Orateur-suppléant, a les lèvres scellées d'une façon très effective. En l'occurrence, monsieur l'Orateur, voilà pour quelle raison il semble juste et raisonnable que je réclame la parole afin de tenter de remplir mon devoir au meilleur de ma connaissance en défendant ici les intérêts de ma province et en particulier ceux de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter ici. Je réclame l'indulgence de la Chambre, monsieur l'Orateur, vu que j'ai l'intention de consacrer la plus grande partie de mes remarques à discuter tout particulièrement la question si controversée et si difficile à résoudre des droits des Provinces maritimes. Avant d'aborder ce sujet cependant, me sera-t-il permis de faire quelques observations d'intérêt général et qui concernent le budget en délibération.

Il me semble qu'à la Chambre, comme dans le pays en général, tout le monde est d'avis que le Canada a traversé la crise et s'oriente aujourd'hui vers une ère de prospérité et de progrès national. Nous devrions tous en être satisfaits et en exprimer notre reconnaissance parce que, si vous vous en souvenez, monsieur l'Orateur, quand notre pays est entré dans la période d'après-guerre, il y a eu des gens, et peut-être ceux qui étaient les plus aptes à en juger, qui ont envisagé l'avenir du pays gravement et avec inquiétude. De fait, ils ont poussé le pessimisme jusqu'à se demander si le Canada se relèverait jamais des pertes subies dans le conflit mondial. C'est justement par ce que nous indique le budget actuel que nous pouvons trouver lieu de manifester notre satisfaction et notre reconnaissance, car on ne saurait nier le fait que, si le Canada n'a pas encore atteint la complète prospérité, il s'achemine directement vers ce but.

Je ne pense pas, monsieur l'Orateur, qu'on puisse attribuer cette situation entièrement à des régimes éphémères ou à des programmes hâtivement établis. Le marasme et la prospérité ne sont pas, en général, le résultat d'un gouvernement de peu de durée; elles découlent plutôt d'une période prolongée de gouvernement et ne dépendent pas toujours de la situation existante au pays même. La situation mondiale influe beaucoup plus sur le marasme ou la prospérité d'un pays que la situation dans le pays même; c'est un résultat international et non pas national. Nos amis les conservateurs, par exemple, disent que notre pays a traversé la période de guerre dans une aussi belle et même meilleure situation qu'aucun des pays belligérants, bien qu'il y soit demeuré jusqu'à la fin. C'est vrai à mon sens et le Canada peut s'en enorgueillir, mais nos amis conservateurs ajoutent: C'est nous qui avons fait cela et nous sommes responsables du succès du Canada pendant la guerre. Ce peut être vrai, mais, d'autre part, si l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) me permet d'emprunter une expression à son discours, il se peut aussi que notre succès se soit affirmé en dépit du gouvernement de guerre. Néanmoins, je suis d'avis qu'en y réfléchissant, on ne peut nier que les gouvernements d'avant-guerre ont plus contribué aux succès militaires du Canada que le ministère du temps de guerre. Il est évident que si le Canada avait été dirigé avant la guerre par un gouvernement faible et mou, sans courage et sans idéal, la situation du pays quand nous l'avons confié au gouvernement de l'époque de guerre aurait reflété le caractère et les qualités des gouvernements qui avaient dirigé les desti-

nées du pays dix ans, quinze ans et même vingt ans auparavant. C'est parce que le Canada a joui de gouvernements doués de courage, d'idéal et du génie de gouverner que nous avons pu confier au gouvernement existant pendant la guerre un pays fort, viril et puissant dans toutes les choses essentielles et dans toutes celles qu'il nous fallait pour supporter le terrible assaut de la guerre. Même un gouvernement de démons—et je ne veux nullement insinuer que le gouvernement de la période de guerre ait été un gouvernement de démons—n'aurait pu détruire et ruiner complètement notre pays durant ces quatre années de guerre réelle. Et il est aussi vrai, monsieur l'Orateur, qu'un gouvernement d'anges n'aurait pas pu épargner au pays le terrible effort et les effets formidables de cet atroce conflit. C'est pourquoi, quand nous avons atteint la période d'après-guerre, le Canada s'est trouvé affaibli et presque épuisé jusqu'au découragement complet. C'est aussi pourquoi, quand cette période d'après-guerre est arrivée, nous avons vu le gouvernement du temps de la guerre confier à celui d'avant-guerre un pays affaibli et incapable de fonctionner comme il devrait le faire en temps de paix. C'est pourquoi encore nos hommes d'Etat et ceux qui se trouvaient le mieux placés pour juger ont exprimé de graves doutes touchant l'avenir du yays.

C'est parce que le budget indique que nous avons traversé la crise et que nous sommes sur la voie de la prospérité que nous pouvons, en commun, exprimer notre grande satisfaction et notre profonde reconnaissance. Nos collègues de la gauche ont consenti à l'admettre, car l'honorable député de Wellington-Sud, en répondant au ministre des Finances (M. Robb), a admis que le pays revenait à la prospérité. Cependant, a-t-il déclaré, cela n'est pas dû aux actes du Gouvernement, mais simplement à la Providence. Pour compléter le parallèle entre la critique de l'opposition actuelle et la critique de l'ancienne opposition des jours de Laurier-Fielding, vous vous souvenez, monsieur l'Orateur, que lors de la révision du budget, en 1897, on a lancé les mêmes prophéties touchant le triste sort des manufactures du pays. Puis, quand elles ne se sont pas réalisées, on a soulevé la question de l'incertitude; on prétendait que les financiers n'oseraient engager leurs capitaux dans les industries, que les importateurs n'importeraient pas parce qu'ils ignoraient le sort réservé au tarif. Nous rencontrons aujourd'hui la même critique: l'instabilité du tarif. Puis quand tout le reste eut échoué et que les ministres des Finances de l'époque purent présenter des budgets accusant un surplus au lieu d'un déficit, ils ont dit que le Gouvernement était chanceux. Tout est consigné, monsieur l'Orateur, et dans beaucoup de cas cela concorde presque mot pour mot avec les critiques de l'opposition actuelle. Pour compléter le parallèle, ils ont dit que cette prospérité s'était manifestée malgré le Gouvernement et qu'elle était due à la Providence. L'honorable député de Wellington-Sud n'a guère été juste envers la Providence dans les remarques qu'il a faites, l'autre jour. Il a, semble-t-il, limité la puissance et la bienfaisance de la Providence à certaines années, à certains époques, et aux récoltes plutôt qu'aux humains. Par exemple, il a dit qu'il fallait attribuer la prospérité de 1925 aux bonnes récoltes et que la dépression en 1922 et 1923 provenait du contraire dégageant la Providence de toute responsabilité dans la circonstance. Autrement dit, pour les bonnes récoltes et la prospérité de 1925, c'est envers la Providence qu'il faut être reconnaissant; pour les mauvaises récoltes et le marasme de 1922 et 1923, c'est le gouvernement Mackenzie King et Robert Forke qu'il faut remercier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député ne sait-il pas que les récoltes ont été plus abondantes en 1923 qu'en 1925?

M. HATFIELD: L'honorable député de Wellington-Sud a attribué l'abondance de la récolte à la Providence.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je concède une chose: c'est que l'honorable député ne fait pas plus erreur en ce moment que d'habitude.

M. HATFIELD: Merci. Je parle du discours de l'honorable député de Wellington-Sud au cours duquel il a dit qu'on devait remercier la Providence, surtout pour l'excellence des récoltes.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable collègue s'apercevra que la récolte a été plus abondante en 1923 qu'en 1925.

M. HATFIELD: J'espère que l'honorable député n'est pas, cette fois-ci, aussi loin de la vérité qu'il ne l'a été en d'autres circonstances.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La repartie est bonne; malheureusement, elle vient un peu tard.

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

Reprise de la séance

M. HATFIELD: Monsieur l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue j'essayais de démontrer la similitude des critiques de l'opposition actuelle et celles de l'opposition du temps du ministère Laurier-Fielding. J'ai tâché de prouver le mieux possible que les membres de l'opposition ont d'abord parlé des plaintes qui s'élevaient au sujet de l'avenir de l'industrie au Canada; ensuite de l'instabilité du tarif; puis de chance, lorsque la situation s'est améliorée et finalement j'ai pensé que la comparaison était complète lorsqu'ils ont dit que cette amélioration, due à la Providence, s'était produite malgré le Gouvernement.

J'ai tenté de prouver que 1922 et 1923 avaient été de maigres années en ce qui concerne le blé. L'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton) m'a interrompu pour m'informer que 1923 avait été une bonne année de blé. Mais je me rappelais très bien les remarques de nos collègues représentant les régions de blé, à savoir que la culture du blé n'avait pas été très florissante en 1922 et 1923. J'ai profité de l'heure du dîner pour en causer avec quelques députés des Prairies; ils m'ont dit que quoique la récolte eut été comparativement bonne en 1923, le prix avait été singulièrement bas et qu'étant données les mauvaises récoltes antérieures à 1923, ils n'avaient pas pu compenser leurs pertes; d'après eux, la culture du blé avait périclité et les affaires avaient mal marché.

Nos collègues d'en face devraient, lorsqu'ils critiquent la Providence, procéder méthodiquement. D'abord, ils devraient remercier la Providence d'avoir conservé au Canada ce qu'il possède depuis la Confédération et ce que nous lui souhaitons de toujours posséder: de bons gouvernements. On nous pardonnera peut-être, à nous de ce côté-ci de la Chambre, de remercier la Providence, de ce que cette grande armée de cultivateurs de blé est représentée dans ce Parlement en nombre non négligeable et de ce qu'ils trouvent assez de similitude entre la politique du Gouvernement et la leur pour lui accorder leur appui. On nous permettra de remercier aussi la Providence de nous avoir doté d'une opposition comme celle-ci. Ne pourrions-nous pas, à ce propos, formuler un vœu platonique et espérer que cette opposition nous soit conservée encore de nombreuses années pour le bien général du Canada, tel que nous l'entendons.

Cela m'amène à parler des droits des Provinces maritimes. Après avoir cherché de quelle manière je devais aborder cette question afin de la discuter de façon raisonnée et méthodique, j'ai pris la décision de suivre l'exemple de l'honorable député de Cumberland (M. Smith) qui fut le premier de ceux que l'on appelle les défenseurs des droits des Provinces maritimes à prendre la parole à la Chambre à se sujet et à leur tracer un programme général. En commentant l'attitude de mes honorables amis, je les prie de croire que j'entends faire aucune allusion personnelle dans les remarques que je compte faire. Ce sont tous de dignes représentants et la Nouvelle-Ecosse du moins ne peut que s'enorgueillir du choix qu'elle a fait de ceux qui la représentent au Parlement. C'est leur attitude sur la question des droits des Provinces maritimes que je désire critiquer, et je le ferai, autant que possible, sans animosité.

Voici à peu près en quels termes mon honorable ami a débuté dans ses observations. Il a dit: sur deux points principaux et d'importance toute spéciale, nous sommes d'accord, savoir qu'il faut adhérer étroitement aux principes et au programme du parti libéral-conservateur, tels que les a exposés dans cette Chambre, et à maintes reprises à l'extérieur, le chef de l'opposition (M. Meighen), et que nous devons faire preuve d'une loyauté inébranlable envers le chef du parti conservateur au Canada. Pour ce qui est de la dernière partie de cette assertion, nous sommes tous deux du même avis. De l'opinion générale, les candidats conservateurs qui seraient élus aux dernières élections devaient siéger dans l'opposition et appuyer le chef conservateur. Mais lorsque mon honorable ami prétend que les motifs principaux et prépondérants qui doivent déterminer son attitude et celle de ses collègues dans cette Chambre consistent en ce qu'ils doivent adhérer étroitement aux principes et aux programmes du vieux parti libéral-conservateur et appuyer fidèlement le chef conservateur, j'estime avoir droit de différer d'opinion avec lui et d'affirmer que, selon mon entendement de la question, tel n'est pas le programme auquel ils doivent d'avoir été élus.

M. SMITH: Mon honorable ami entend-il dire que l'honorable député dont il parle n'a pas été élu grâce au programme constitué par ces deux points saillants qu'il vient de mentionner?

M. HATFIELD: J'en suis tout à fait convaincu.

M. SMITH: Dans ce cas, l'opinion de l'honorable député est sans fondement.

M. HATFIELD: C'est ce que nous allons voir. Je sais que mes honorables amis ont toujours déclaré, du moins au cours des deux dernières années, que tel était leur programme. Je ferai observer, cependant, que ces honora-

bles députés font tant de bruit en ce moment qu'il nous est impossible d'entendre ce qu'ils disent. Ils ont fait connaître leur avis concernant les droits des Provinces maritimes, et je me propose de faire part à la Chambre des motifs mêmes qui m'ont porté à arrêter l'opinion que je me suis faite à cet égard. Si mes honorables amis veulent consulter n'importe quel numéro antérieur aux élections du *Halifax Herald,* organe du parti conservateur dans la province de la Nouvelle-Ecosse, ils y verront, dans une annonce de près d'une moitié de page, deux excellentes photographies des honorables députés d'Halifax. A l'angle gauche se trouve un portrait bien réussi du député senior de cette ville (M. Black), à droite, nous voyons un portrait non moins excellent du député junior (M. Quinn). Dans la réclame elle-même, il n'y a pas beaucoup de matière à lire, mais le texte en est imprimé en caractères gras. Voici ce qu'on y lit entre autres choses,—et notez bien cela a paru avant les élections:

La province avant le parti. La crise qu'elle traverse en ce moment fait à tous les citoyens, abstraction faite de leur allégeance politique, un devoir de faire cause commune dans l'intérêt de leur province natale.—Divisés, nous tombons...

Pourrais-je demander aux honorables députés d'en face si, à leur avis, ce que je viens de lire de cette réclame est de nature à faire croire le moindrement que les raisons primordiales qui leur ont valu d'être élus étaient bien l'observance rigoureuse de la vieille politique conservatrice, et l'engagement sans réserve d'appuyer fidèlement le chef du parti conservateur? Dans une autre page du même journal, les honorables députés trouveront une annonce encore plus grande laquelle, selon mon entendement, constitue un appel à tous les candidats qui représentaient le parti d'en face dans la Nouvelle-Ecosse. J'invite surtout la Chambre à prendre note des termes dans lesquels cet appel est conçu:

L'esprit de parti n'a servi qu'à trahir l'intérêt des Provinces maritimes.

Et cela, n'oubliez pas, paraissait avant les élections. Mais au lendemain du scrutin l'intérêt de parti deviendra, à n'en pas douter, le principe dominant qui déterminera l'attitude des honorables députés sur la question des droits des Provinces maritimes. Je poursuis ma citation:

L'esprit de parti est chose morte, chose du passé pour la population des Provinces maritimes. Comme corps elle appuiera les candidats des Provinces maritimes qui s'engagent à travailler en bloc dans l'intérêt bien entendu de ces provinces. Votez en vrais citoyens, et non en partisans. Appuyez la liste des droits des Provinces maritimes.

[M. Hatfield.]

Cela, je le répète, était publié avant les élections. Après les élections, les honorables députés, confortablement installés à leurs fauteuils dans cette Chambre, estiment qu'ils sont ici pour adhérer fidèlement aux principes et aux programmes de l'ancien parti libéral-conservateur.

M. SHORT: Est-ce que dans leurs discours les députés conservateurs qui viennent des Provinces maritimes ne se sont pas déclarés en faveur du programme des Provinces maritimes? En quoi avons-nous manqué de faire ce que nous aurions dû faire? N'avons-nous pas fait plus que le bloc des "Seize" n'a fait pendant les quatre dernières années?

M. HATFIELD: Ce que mon honorable ami et ses associés ont fait avant les élections a consisté à déclarer qu'ils entendaient ne plus s'en tenir à la démarcation des anciens partis.

Un MEMBRE: Nous n'avons jamais rien dit de tel.

M. HATFIELD: Je cromprends, cela va de soi, qu'il ne plait guère aux honorables députés d'entendre dire cela, et ils ne veulent pas l'avouer.

M. MACDONALD (Richmond): C'est faux.

M. SHORT: Nous avons dit que...

Divers MEMBRES: A l'ordre!

M. HATFIELD: Mon honorable ami est un excellent camarade, et je consens volontiers à ce qu'il pose les questions que bon lui semblera.

M. SHORT: Je dis simplement...

Divers MEMBRES: A l'ordre!

M. HATFIELD: Comme je l'ai déjà fait observer, les honorables députés font tellement de tapage que l'on ne peut entendre ce qu'ils disent. Toutefois, que l'on me permette de reprendre mes commentaires au sujet de cette réclame; je ne veux pas que la Chambre la perde de vue.

Votez en vrais citoyens, et non en partisans. Appuyez la liste des candidats des Provinces maritimes.

Supposons qu'à la suite même de cette annonce, ils aient ajouté cette déclaration de mon honorable ami de Cumberland (M. Smith) portant que les deux principaux articles de leur programme étaient, d'abord, le respect absolu des principes et du programme du parti conservateur,—le programme d'autrefois, et non pas celui de nos jours,—et en second lieu, une fidélité inébranlable envers les chef conservateurs, le caractère de cette réclame n'en serait-il pas quelque peu transformé? Naturellement, je ne fais pas aux honorables députés un reproche de cette conception qu'ils se font

de leurs obligations; c'est chose qui les regarde uniquement Mais je prétends qu'ils font preuve de bien peu de loyauté envers la Chambre ou ceux qui les ont élus en affirmant qu'ils ont été élus comme candidats des Provinces maritimes avec mission d'appuyer un programme propre à ces provinces et en déclarant froidement presque au même moment qu'ils ont été élus comme conservateurs pour appuyer l'ancien programme du parti de ce nom.

L'hon. M. MANION: Ce sont les mêmes.

M. MACDONALD (Richmond): L'honorable député prétend-il que, pour nous conformer au programme d'après lequel nous avons été élus, nous devrions siéger derrière le chef du parti auquel il appartient lui-même en ce moment.

M. HATFIELD: Non.

M. MACDONALD (Richmond): Alors, logiquement, où devrions-nous être aujourd'hui?

M. HATFIELD: Etant donné que mon honorable ami a la conviction d'être à la place qui logiquement lui convient, j'imagine que c'est bien là où il se trouve. Les honorables députés sont avant tout et par-dessus tout conservateurs. Cependant, je leur reproche d'être plus conservateurs aujourd'hui qu'ils ne l'étaient avant les élections, car ils doivent leur mandat à cette circonstance que la masse des électeurs indépendants de la Nouvelle-Ecosse les crurent sur parole lorsqu'ils promirent de faire passer la province avant le parti et de subordonner tout intérêt de parti aux exigences plus importantes des Provinces maritimes. Les gens ont supposé qu'ils appuyeraient le programme de ces provinces. Mais il y a une grande différence entre faire des professions de foi politique avant les élections et se rendre à la réalité des faits quand il s'agit d'assumer des obligations.

Mon honorable ami voudrait savoir ce que, à mon avis, les députés conservateurs des Provinces maritimes devraient faire, et la place qui leur convient. Selon moi, je crois que, s'ils voulaient respecter les engagements pris vis-à-vis leurs électeurs, ils devraient faire ce qu'ils ont promis et appuyer le programme des Provinces maritimes.

M. MACDONALD (Richmond): Ne faisons-nous pas exactement ce que nous avons promis de faire?

M. HATFIELD: Si mon honorable ami veut me laisser faire mon discours je vais lui faire voir qu'à mon avis, il n'en est rien.

M. MACDONALD (Richmond): C'est l'avis de mon honorable ami, mais non ce que pensent les électeurs.

M. HATFIELD: C'est que l'on verra dans la suite; c'est précisément ce que je compte faire ressortir, monsieur l'Orateur. De fait, j'aurais cru que mon honorable ami aurait agi de bonne foi envers ceux qui l'ont élu et envers cete Chambre,—car il lui faut s'adresser à cette Chambre pour toutes les mesures législatives qu'il compte en obtenir dans l'intérêt des Provinces maritimes,—et j'aurais imaginé qu'il nous aurait dit quelque chose de l'historique et de l'origine de cette question des droits des Provinces maritimes et déclaré d'après quel programme il a été élu. S'il avait exposé alors son attitude en présence de ce programme je n'aurais pas trouvé à redire. Mais ni lui ni ses amis n'en ont dit mot; ils n'ont rien dit pour indiquer même l'existence d'un programme des droits des Provinces maritimes. Mais je vous assure, monsieur l'Orateur, qu'il existe, ce programme des Provinces maritimes, qu'il est clair, explicite et bien défini. Je ne sais s'il vaut quelque chose: les uns disent oui, les autres non. Mais il existe assurément; et le grand nombre des électeurs indépendants,—et plusieurs électeurs libéraux aussi,—de la Nouvelle-Ecosse ont appuyé mes amis de la gauche parce qu'ils croyaient que ces messieurs allaient s'en tenir strictement aux principes du programme des droits des Provinces maritimes.

Je vais tenter maintenant, monsieur l'Orateur, de vous esquisser la genèse du parti des droits Maritimes et de son programme, comme je l'entends. Je puis faire des erreurs notables, car je parle en qualité de libéral de la Nouvelle-Ecosse et l'on ne peut s'attendre à ce que je voie les choses du même œil que mes amis de l'opposition. Mais voici ce qui s'est passé, d'après moi: on se rappelle qu'en 1920 et 1921 deux consultations électorales ont eu lieu en cette province, une provinciale en 1920 et une fédérale en 1921. Les deux luttes ont été carrément conduites entre les deux partis comme par le passé; les principes et les programmes qui rallient maintenant l'appui de mon honorable ami étaient fort mal vus à cette époque, à telle enseigne que dans la campagne fédérale les conservateurs n'ont pas fait élire un seul candidat. Ils en ont élu quelques-uns aux élections provinciales; mais ils ont été quand même écrasés par leurs adversaires. Dans la suite, lorsqu'on voyait venir d'autres élections provinciales, nos amis se sont réunis et se sont demandé: "Qu'allons-nous faire? Il est plus qu'inutile d'invoquer les anciens principes et programmes du parti conservateur, car les électeurs de la province les rejettent d'emblée. Qu'allons-nous donc faire?" La nécessité, dit-on, est mère de l'invention. Je félicite mes honorables amis, car leur parti doit

compter quelqu'un qui est largement doué de ce génie de l'invention. Il a dit: "Voici ce que nous ferons. Le recensement de 1921 révèle que de toutes les provinces du Dominion nous sommes la seule dont la population baisse, relativement; notre province est la seule du Canada dont la représentation diminue à la Chambre des communes. Cet état de choses résulte de la Confédération. Nous allons tirer parti du mécontentement et du malaise qui règnent parmi notre population; nous affirmerons que la situation résulte de ce que tous les gouvernements, conservateurs comme libéraux, ont fait fi des engagements solennels des auteurs de la Confédération en tant qu'ils intéressaient cette province. A mainte reprise nous avons invoqué ces engagements; mais ni l'un ni l'autre des anciens partis ne les ont signalés à l'attention du Parlement fédéral". Et le gouvernement provincial, monsieur l'Orateur, qui avait été libéral pendant près de quarante-trois ans a été taxé de négligence parce qu'il n'avait jamais prié le gouvernement fédéral de redresser ces griefs. Donc nos amis conservateurs de la Nouvelle-Ecosse se sont dit: "Nous formerons un nouveau parti et nous l'appellerons le parti des droits des Provinces maritimes; nous mettrons de l'avant un nouveau programme où figureront les griefs de cette province nés du fait que les deux anciens partis n'ont jamais cherché la coopération des autorités fédérales pour remédier à notre situation."

Or cette proposition a rallié l'approbation générale du public de la Nouvelle-Ecosse. Si je comprends bien, il n'y avait là rien de l'esprit de parti. Le gouvernement Armstrong, dans ses derniers jours, a adopté une résolution exposant quels étaient, selon lui, les droits des Provinces maritimes, ou les droits de la province de Nouvelle-Ecosse, aux termes du pacte fédératif. Afin de prévenir toute accusation d'avoir fabriqué cette résolution, je vais en donner lecture. Je note en passant qu'il n'est pas question ici du chemin de fer Intercolonial qui a fait l'objet d'un document distinct. Ecoutez cette résolution:

Cette Chambre est d'avis que, sous réserve de l'article 121 dudit acte de l'Amérique britannique du Nord, le contrôle et la réglementation des opérations fiscales, du commerce et des pêcheries de cette province devraient être atténués et modifiés par le Gouvernement et le parlement du Canada de telle manière que ce régime ne soit plus préjudiciable aux intérêts de la Nouvelle-Ecosse et que le commerce et l'industrie soient encouragés et stimulés dans cette province.

La Chambre est aussi d'avis que le Gouverneur en conseil devrait préparer ou faire préparer, sous le plus bref délai possible, un exposé des façons dont le régime économique du Dominion du Canada a porté atteinte aux intérêts de la Nouvelle-Ecosse et devrait prier le Gouvernement et le parlement du Canada de prendre des mesures équitables pour redresser ces griefs et remédier à la situation.

[M. Hatfield.]

Voilà, monsieur l'Orateur, le programme des droits des Provinces maritimes tel qu'il est compris par une certaine partie de la population de Nouvelle-Ecosse, à savoir: que nous devrions venir à cette Chambre et faire modifier et atténuer la réglementation et la conduite de notre commerce, de notre taxation et de nos pêcheries, et que le régime économique du Canada devrait faire l'objet d'une enquête pour déterminer en quoi il est préjudiciable à notre province; on devrait examiner également l'état et l'utilité de l'Intercolonial. Toutes ces questions devraient être étudiées par un corps indépendant et compétent, qu'on l'appelle commission, comité, tribunal ou ce que l'on voudra; la cause de la Nouvelle-Ecosse devrait être exposée devant ce tribunal et ensuite cette Chambre devrait en être saisie pour pouvoir ensuite adopter des mesures équitables visant à redresser nos griefs et remédier à notre situation.

Cette résolution représente les vues des gens d'une partie de la Nouvelle-Ecosse, exprimées par leurs représentants. Quelle fut l'attitude de nos amis les conservateurs? Voici le programme, monsieur l'Orateur, qu'avait rédigé l'opposition dans ses élections provinciales. Je désire faire remarquer aux honorables députés que presque tous leurs programmes sont rédigés de la même façon. Voici comment il se lit:

Une enquête compétente, indépendante, honnête et péremptoire sur:

a) Les conditions économiques des affaires privées et publiques.

b) Le statut et l'utilité du chemin de fer Intercolonial.

c) Les mérites, l'histoire et les résultats passés et probablement futurs du système économique au Canada, leur effet sur les affaires et l'avenir de la Nouvelle-Ecosse, y compris le coût de la subsistance et le coût de la subsistance et le coût de production.

d) La façon de faire disparaître les injustices et les désavantages économiques dont souffre la province et, au cas où l'on ne réussirait pas, de soumettre la question directement au peuple de la province afin de connaître la volonté populaire relativement aux injustices dont on se plaint et en particulier d'accorder à la législature provinciale le pouvoir de prier le gouvernement fédéral de modifier ou d'adoucir les termes de l'entente sur les questions des impôts, du commerce et des pêcheries que l'on pourrait juger préjudiciables au point de vue des affaires et des industries du peuple et de la province de la Nouvelle-Ecosse.

e) Si, à la suite de ces mesures, les autorités fédérales ne se rendent pas aux justes demandes relativement aux taux de transport, au commerce et aux pêcheries, il faudra alors nous adresser au gouvernement britannique du Nord que l'on jugera nécessaire au bien-être et à la survivance du peuple de la Nouvelle-Ecosse.

C'est là, monsieur l'Orateur, ce que réclament les défenseurs des droits des Provinces maritimes; on demande une enquête complète et bien faite sur notre commerce, nos pêche-

ries et nos impôts, sur le système économique du Canada et sur son effet pour notre province et sur l'utilité et le statut de l'Intercolonial. C'est là le seul programme qui ait été suggéré, selon moi, relativement aux droits des Provinces maritimes jusqu'à ce que nous soyons venus dans cette Chambre et que nous ayons entendu les honorables députés de la gauche déclarer qu'ils étaient venus ici comme conservateurs pour donner leur appui à l'ancien parti conservateur et à son chef.

M. FOSTER: Puis-je poser une question? Que citait mon honorable ami?

M. HATFIELD: Je citais d'abord une résolution adoptée par le gouvernement Armstrong vers la fin de sa dernière session et ensuite le programme que les conservateurs, dans cette campagne électorale, publiaient dans tous les journaux de la province.

M. FOSTER: Dans les élections provinciales?

M. HATFIELD: Oui.

M. FOSTER: Je dirai, monsieur l'Orateur, que je n'en avais jamais entendu parler avant aujourd'hui, et je ne l'avais pas vu.

M. HATFIELD: C'est probablement là la raison de l'attitude que l'honorable député et ses amis sont maintenant prêts à adopter sur cette question. Je regrette de dire qu'il se trouve dans cette Chambre un député de la Nouvelle-Ecosse qui n'a jamais entendu parler du programme de son parti.

M. FOSTER: Ce n'était pas là mon programme.

M. MACDOUGALL: Puis-je demander à l'honorable député lequel des deux programmes il a appuyé en juin dernier?

M. HATFIELD: Cela revenait au même, puisque les deux sont identiques. De fait, je fis preuve de logique, j'appuyai les candidats libéraux.

Un MEMBRE: Toujours?

M. HATFIELD: Toujours, parce que le règlement des difficultés des Provinces maritime se trouve dans la politique du parti libéral.

M. HANSON: L'honorable député pourrait-il me dire...

M. l'ORATEUR: Il n'est pas juste d'interrompre ainsi à tout instant. Il en est autrement si l'orateur permet les interruptions, naturellement, mais il n'est pas convenable de faire subir un interrogatoire à l'orateur au milieu de son discours.

M. HATFIELD: Mon honorable ami m'a demandé quelle politique j'avais appuyée. Je lui dirai que dans mon programme et dans toute ma réclame, j'ai réservé mon indépendance sur deux points; d'abord sur toutes les questions qui sont strictement d'un caractère moral et, ensuite, sur toutes les questions qui touchent à la Nouvelle-Ecosse. Je déclarais alors,—et je suis encore du même avis,—que si ce gouvernement néglige de présenter des mesures susceptibles d'aider à la solution des problèmes de la Nouvelle-Ecosse, j'emploierais tous les moyens légitimes dans cette Chambre pour faire entendre mes protestations.

M. PRESTON: Mon honorable ami devrait s'y mettre, alors.

M. HATFIELD: Si mon honorable ami veut me le permettre, j'affirme que le Gouvernement a accompli la seule chose qu'ait jamais faite aucun gouvernement dans le but de venir en aide à la Nouvelle-Ecosse. Il a nommé une commission royale.

M. MACDOUGALL: Une autre commission?

M. HATFIELD: Oui, une autre commission. Mes honorables amis renient-ils la politique de leur parti, qui a fait de la commission la base de toute la question? J'ai en mains un article du *Halifax Herald* au sujet de la commission. Je voulais y arriver plus tard; mais mes honorables amis sont si impatients qu'ils ne veulent pas attendre. J'ai des articles publiés dans le *Halifax Herald* sous la signature de l'honorable J. F. Cahan, maintenant membre du gouvernement Rhodes de la Nouvelle-Ecosse et le seul ministre, si je ne me trompe, pour qui on a adopté une loi particulière afin de lui permettre de devenir ministre-adjoint. On a fait cela dans la Nouvelle-Ecosse et M. Cahan dit:

> Les condidats qui combattront le Gouvernement dans la prochaine campagne électorale se sont engagés à obtenir: "un rapport complet et digne de foi sur les ressources naturelles et les bines de la province" et "une enquête parfaite, indépendante et digne de foi sur l'état économique des entreprises publiques et privées, le statut et l'utilité du chemin de fer Intercolonial; les mérites, l'état et les résultats obtenus, et peut-être à obtenir, du régime économique du Canada; leurs effets sur le commerce et l'avenir de la Nouvelle-Ecosse, y compris celui de la cherté de la vie et du prix de revient de la production".

L'état de choses existant dans les Provinces maritimes démontre que ces questions devraient être soumises à une commission ou à un comité indépendant, absolument libéré de toute attache politique. Mes honorables amis ont oublié bien vite l'opinion qu'ils avaient il y a peu de temps. Ils ont répudié leurs chefs et ils disent: "Nous n'en savons rien;

nous avons oublié si vite". Monsieur l'Orateur, on ne peut attendre grand'chose de députés de cette sorte. Si mes honorables amis ne s'en fâchent pas, j'ai une autre preuve qui pourrait les convaincre que cette question n'est pas sujette aux luttes de partis. Le champion des droits des Provinces maritimes, M. W. L. Hall,—"Laurie" Hall, comme on l'appelle dans la Nouvelle-Ecosse, a dirigé l'opposition conservatrice pendant toute la campagne électorale, jusqu'à ce que les perspectives fussent attrayantes et qu'on eût commencé à espérer d'arriver aux affaires. Alors un homme est venu d'Ottawa et a usurpé la position de M. Hall, se mettant lui-même à la tête du parti. Ces deux hommes ont réclamé leur indépendance sur cette question, et, si la Chambre me le permet, je vais lire ce que M. Hall a dit à Truro. L'honorable représentant de cette circonscription se rappellera peut-être la visite de M. Hall, qui se trouvait aux côtés de M. Rhodes. Voici ce qu'il a dit au sujet des attaches politiques des candidats de son parti:

Il lui est difficile d'indiquer le remède; mais, si les conservateurs étaient portés aux affaires, ils nommeraient une commission pour faire enquête...

Il va plus loin, puis voici qui est tragique:

Il ne peut affirmer quelle est la politique douanière préférable pour la Nouvelle-Ecosse; mais il est prêt à désavouer la protection, si, après avoir pris le pouvoir...

Ne l'oubliez pas, car tout cela dépend de son arrivée au pouvoir.

...et s'être rendu compte des besoins de la province...

Ce qu'il admet ne pas connaître et être obligé d'apprendre de cette commission.

...il voit que le libre-échange est préférable

Rapprochez de ces paroles celles de nos honorables amis qui disent que nous devons, tout d'abord, adhérer strictement à la vieille politique conservatrice; mes honorables amis feraient mieux de changer de manière d'agir et de se réunir pour déterminer pour quelle raison ils sont ici et ce qu'ils doivent faire.

Monsieur l'Orateur, je vais risquer de faire ce qu'a fait mon très honorable chef quand il se rendit dans la Nouvelle-Ecosse, et je demande: "En quoi consistent les droits des Provinces maritimes?" La Chambre conviendra avec moi qu'après avoir entendu tous les députés conservateurs de la Nouvelle-Ecosse exposer longuement cette question depuis leur arrivée ici, aucun membre indépendant de l'Assemblée ne pourrait écrire un résumé clair et précis de la question. Nous avons entendu les représentants de l'île du Cap-Breton et je n'ai rien à leur reprocher. Il est parfaitement naturel qu'ils agissent ainsi, puisqu'ils ne savent pas pourquoi ils sont ici. Ils disent que tous les ennuis des Provinces maritimes viennent de ce que le tarif relatif à la houille et à l'acier n'est pas assez élevé. Sans doute, c'est ce que leurs commettants désirent qu'ils disent et ils le disent. L'honorable député de Pictou (M. Cantley) a dit la même chose et son intérêt l'exigeait.

Nous en venons maintenant au port et au comté d'Halifax et les députés de cette circonscription déclarent: "Non, la grosse affaire que nous voulons, c'est d'expédier le commerce canadien des ports canadiens; c'est la cause du marasme dont souffre la Nouvelle-Ecosse; il nous faut obtenir que le port d'Halifax devienne un tamis à travers lequel tout le trafic devra passer". Ma foi, monsieur l'Orateur, je ne suis pas encore convaincu que ce soit une politique foncièrement sage que celle qui se contente d'assurer à une province le trafic provenant d'une autre province et destinée à un autre endroit ce n'est pas une politique qui puisse assurer la création d'industries dans aucune province. Selon moi, ce qu'il y a à faire c'est de trouver une politique qui créera du trafic provenant de la Nouvelle-Ecosse; c'est alors que nous aurons accompli quelque chose qui en vaut la peine.

Un autre honorable député a pris la parole. "Oh, a-t-il dit, il ne s'agit aucunement de cela." Il était en train d'échafauder une solide argumentation et une bonne, à son point de vue; il parlait, si je ne me trompe, des tarifs de transport. L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler), l'homme le plus courtois que nous ayons jamais eu à la Chambre, jamais il n'interrompt un collègue sauf pour lui poser une question opportune, et toujours fort gentiment, se leva de son siège et dit: "Qu'est-ce que mon honorable ami proposerait pour parer à cette situation?" Que lui fut-il répondu? Sans le faire exprès, je pense bien, l'honorable député, répondit la vérité: "Si l'honorable député veut décider ceux qui occupent les banquettes ministérielles à traverser la Chambre et à nous laisser leurs sièges, je donnerai mon avis au gouvernement". Ce qui veut dire,—c'est ainsi que je l'interprète, monsieur l'Orateur,—que sa conduite à la Chambre s'inspirera avant tout du désir de s'emparer du pouvoir. C'est ce que M. Hall disait là-bas en Nouvelle-Ecosse: "Portez-nous au pouvoir et alors nous accomplirons ces choses—quoique les collègues de mon honorable ami aient dit: "Non, c'est nous qui formons le comité chargé de régler cette affaire et nous la réglerons sur le par-

quet de cette Chambre," tandis que l'honorable député de Pictou (M. Cantley) disait: "Nous tiendrons la Chambre en séance toute la nuit s'il le faut pour "qu'on nous dédommage de la perte de notre vache". Eh oui, monsieur l'Orateur, cela fait la plus grande différence du monde que d'être à votre droite ou à votre gauche en cette enceinte.

Toutefois, mon honorable ami s'est aventuré un peu plus, et j'en éprouve plutôt du chagrin. Selon moi, il aurait dû s'abstenir; j'espère qu'il ne récidivera pas. Quand nous étions enfants nous appelions cela une saleté. Il a déclaré: "Et je ne demanderai pas de portefeuille non plus." En ce disant il a trop parlé; c'était déplacé. S'inspirant de l'égoïsme qui l'anime, je suppose, il s'est dit: "Voilà ce qu'il faut dire et je vais le dire." Mais il a dit plus. Il a déclaré: "Je me contenterai de donner mon avis au Gouvernement en me tenant sur les dernières banquettes que mon parti occupe." Je tiens à dire à mes honorables collègues qu'en repassant les documents de la Chambre et en constatant quelle a été l'attitude de mon honorable ami, ils se rendront compte qu'en parlant ainsi il voulait dire: "Je me contenterai de prendre place sur les dernières banquettes occupées par mon parti, s'il consent seulement à me recevoir de nouveau dans ses rangs." J'ai été peiné d'entendre l'honorable député tenir ce propos à l'adresse de son honorable collègue de Waterloo-Nord.

Mon honorable ami de Cumberland est encore allé plus loin. On l'a entendu dire: "Autant que je sache, mon chef est le seul chef d'aucun parti qui jusqu'aujourd'hui nous ait indiqué le vrai remède pratique et précis aux maux dont souffrent les Provinces maritimes." Ma foi, après en avoir si longuement parlé et après avoir exposé avec tant de détails ces maux dont souffrent ces provinces, on eût été en droit de penser qu'il aurait mis la députation au courant de son secret et qu'il lui aurait fait part de ce qu'était cette politique, mais vous pouvez relire son discours du commencement à la fin et vous ne trouverez rien à ce sujet. Du moins aurait-il pu faire l'honneur et donner le mérite à son leader de dire ce que serait cette politique. Mais non, pas un mot à cet égard. A vrai dire, son esprit et ses lèvres ne fonctionnaient pas assez vite pour vitupérer suffisamment contre le premier ministre de ce pays. Il nous a raconté que le premier ministre était descendu en Nouvelle-Ecosse et qu'il avait demandé en quoi consistaient les droits des Provinces maritimes. ou quelques paroles en ce sens. Monsieur l'Orateur, j'ai toujours remarqué que celui qui entreprend de faire valoir sa cause en décriant celle de son voisin, a d'ordinaire une piètre cause à faire valoir. Quoique je n'aie eu ni l'honneur, ni l'avantage d'entendre parler le très honorable chef de l'opposition quand il est allé en Nouvelle-Ecosse, j'ai lu un résumé de son programme, et j'espère que nul ne le répudiera si je profite de la circonstance pour le rappeler.

L'hon. M. LAPOINTE: Oh! son discours a été mal rapporté.

M. HATFIELD: De fait, voici ce qu'il a dit: "L'ennui pour la Nouvelle-Ecosse et les Provinces maritimes, c'est qu'on vous refuse l'entrée des marchés du Canada central. C'était l'intention des Pères de la confédération de vous obtenir ces marchés grâce au chemin de fer Intercolonial, mais on a établi des tarifs exorbitants, et l'on vous ferme ainsi l'entrée des marchés du Canada central. Ma politique, a-t-il dit, c'est d'abaisser ces tarifs du transport des marchandises, et quelle que soit la perte subie par le chemin de fer de ce fait, le trésor du pays la rembourserait.

La chose paraît belle et bonne jusqu'à ce que vous la scrutiez. Je l'ai examinée, en homme d'affaires ordinaire, non pas que je possède une connaissance particulière de ces choses, —je ne suis pas habitué à tous ces grands mots, ces classifications des tarifs-marchandises et tous les autres termes de science,— mais en qualité de fabricant de certains produits en Nouvelle-Ecosse pour lesquels je cherche des débouchés, je puis envisager cela comme devrait le faire un homme d'affaires. Je me suis donc dit à moi-même: quels sont les produits pour lesquels nous cherchons des débouchés dans les provinces du Centre? Lesquels de nos produits peuvent se vendre avec succès, disons dans l'Ontario? La production de la Nouvelle-Ecosse s'élève à environ 145 ou 150 millions par année: soit, l'agriculture, environ 22 ou 25 millions; le charbon, environ 19 ou 20 millions; les produits d'aciéries, environ 12 millions; le bois, environ 12 millions; et les pêcheries, environ 10 millions. Prenons maintenant les produits de la ferme. Qui soutiendra un instant que le cultivateur laitier de la Nouvelle-Ecosse puisse parvenir à écouler son beurre dans l'Ontario? La concurrence même à laquelle il est en butte en Nouvelle-Ecosse provient du beurre ontarien vendu sur les comptoirs des magasins néo-écossais. Qui soutient que nous puissions vendre notre bétail sur pied ou notre bœuf en Ontario? La chose est manifestement impossible, car le bœuf ontarien fait justement concurrence au nôtre en Nouvelle-Ecosse. Le prix que nous obtenons pour notre bœuf en Nouvelle-Ecosse, c'est ce que le bœuf de l'Ontario et

de l'Ouest coûte une fois rendu aux échoppes de bouchers. Voilà ce qui détermine notre prix. Pouvons-nous réussir à vendre nos fruits, nos pommes, par exemple, dans l'Ontario, où il y a des millions de barils pour l'exportation? Pouvons-nous trouver un débouché dans l'Ontario pour nos petits fruits, pour nos fraises? Chaque année, nous expédions de mon comté des milliers de boisseaux de fraises et payons des droits pour le faire. Portant la parole, l'autre jour, sur cette question des fraises, l'honorable député d'Argenteuil a déclaré: ce que nous devons faire pour empêcher nos appétits de se blaser avec les fraises américaines, c'est imposer des droits aussi élevés que ceux des Etats-Unis. Puis l'honorable député a parlé des pêches. Il a dit qu'il dînait au Château Laurier et se délectait d'un magnifique plat de pêches, quand il a constaté que c'étaient des pêches américaines. L'honorable député a dû être dégoûté de l'expérience pour en conserver un souvenir aussi vivace. Je me suis déjà intéressé à l'exportation des fraises et j'en ai profité pour examiner le tarif. J'allai au département des Finances et demandai à M. Russell s'il voulait m'indiquer les droits sur les fraises et les fruits. J'ai ici les chiffres écrits de sa main et voici les faits: le droit sur les fraises entrant au Canada est 2c. par livre. Le droit sur les fraises allant aux Etats-Unis est 1c. et quart par livre. (*Exclamations.*)

Donc, monsieur l'Orateur, si nous voulons égaliser les droits, nous devrons rogner notre droit de trois quarts de cent. Voici ce que j'ai constaté touchant les pêches: le droit sur les pêches américaines entrant au pays est d'un dollar par cent livres. Le droit sur les pêches entrant aux Etats-Unis est un demi-cent par livre. En ce cas, aussi, pour avoir l'égalité, nous devrons couper notre droit en deux. J'espère que mon honorable ami (sir George Perley) ne sera pas dégoûté de nouveau la prochaine fois qu'il achètera des pêches au Château Laurier.

M. GOTT: L'honorable député veut-il poursuivre et donner les droits sur les tomates?

M. HATFIELD: Je ne parle pas des tomates. L'honorable député d'Argenteuil n'a rien dit des tomates. Nous ne cultivons pas les tomates en abondance en Nouvelle-Ecosse, certes pas dans ma région, à ma connaissance. Ce dont je parle, c'est de la politique du chef de l'opposition qui dit que nous devons chercher là-bas des débouchés pour les produits de la Nouvelle-Ecosse.

M. GOTT: L'honorable député ne sait-il pas que les fonctionnaires des douanes des Etats-Unis peuvent interdire l'importation des pêches du jour au lendemain? (*Exclamation.*)

Un MEMBRE: N'intervenez pas.

M. HATFIELD: Mon honorable ami peut-il m'indiquer le rapport existant entre cela et l'écoulement de nos produits dans le centre du Canada par la réduction des taux de transport?

M. GOTT: Fournissez aux producteurs leurs propres marchés.

Un MEMBRE: Et le poisson?

M. HATFIELD: J'arrive au poisson dans une minute.

M. GOTT: Je répondrai à votre question avec votre permission.

M. HATFIELD: Vous avez fait une demi-douzaine de discours semblables déjà, laissez-moi mon tour: c'est la première fois que je prends la parole depuis cinq ans. Prétendra-t-on un instant qu'en diminuant les taux de transport nous arriverons jamais à vendre en Ontario le bois de la Nouvelle-Ecosse? Cela est impossible. Et les produits miniers, la houille? Quelle que soit la solution que vous trouviez au problème des houillères—et Dieu sait si je le souhaite, et compte, pour cela, sur la commission royale, vous n'y arriverez jamais par la diminution des taux de transport. Aucun gouvernement n'y a réussi, aucun gouvernement n'y réussira jamais.

Quant au poisson, est-il possible, en diminuant le prix du transport, de créer dans les provinces centrales une clientèle suffisante pour entretenir une grande industrie de pêche dans la Nouvelle-Ecosse? Que les honorables députés retiennent d'abord ceci: le pêcheur vend son poisson de 1c. à 2c. la livre. Le déchet représente, peut-être de 40 à 50 p. 100, tandis que la vente ici donne 25c. la livre. Or, le transport représente $1.80 par 100 livres. Vous voyez par là à quoi vous arriverez en essayant de créer une clientèle pour le poisson dans les provinces centrales. La chose est impossible à moins de réussir à modifier l'écart entre le prix obtenu par le pêcheur et le prix de vente au consommateur.

Mes honorables amis des Provinces maritimes prétendront-ils qu'il soit possible de vendre en Ontario notre homard vivant? Non, ce serait ridicule. Et ainsi de suite, du commencement à la fin. La proposition n'est qu'un leurre. Même si le prix de transport était réduit à presque rien, il nous serait impossible de vendre à profit dans le Canada central.

Mais il y a cet autre aspect de la question. Si vous diminuez le tarif-marchandises dans un sens, il faut le diminuer dans l'autre, et alors la concurrence nous sera rendue plus difficile; il n'y a pas à en sortir. Si le transport aux Provinces maritimes coûte moins, il faut que nos producteurs vendent moins cher. Un petit incident des dernières élections me revient en mémoire. Nous tenions une réunion dans une bâtisse érigée au milieu d'un bosquet de pins. Remarquant que l'intérieur de la salle venait d'être lambrissée en pin, et ayant travaillé à la préparation du bois dans mon jeune âge, je trouvai que le bois de ce revêtement était bien préparé et je demandai à l'une des personnes présentes d'où il venait. L'on me répondit qu'"il n'avait pas été acheté dans la localité". "Où alors", lui demandai-je. Et savez-vous quelle fut la réponse? "Dans la province d'Ontario". Tout ce pin venait d'Ontario, avait coûté des frais de transport et était parvenu jusque dans cette campagne au cœur d'une forêt de pin, non loin de deux scieries bordant un cours d'eau et d'une menuiserie mécanique, située dans le même comté. La concurrence du produit ontarien était trop forte pour ces industries locales. Voilà ce qui fait baisser le prix des produits en Nouvelle-Ecosse et ce qui aggrave la situation du producteur de chez-nous. La politique du "remède universel" de nos honorables amis de l'opposition ne produira pas plus d'effet que tous les autres projets conservateurs, en tant que la Nouvelle-Ecosse est concernée. C'est-à-dire que tout l'avantage sera pour le Canada central et que les Provinces maritimes n'y gagneront rien. Voilà quel sera l'effet de cette politique.

L'on me permettra peut-être de raconter une petite histoire; j'ignore si le Règlement de la Chambre le tolère.

L'hon. M. ROGERS: Tout dépend de l'histoire.

M. HATFIELD: Une famille avait un bébé qui dépérissait malgré l'alimentation abondante qui lui était fournie. Un spécialiste fut appelé, et après un examen soigneux de l'enfant il déclara "n'y rien comprendre, le sujet étant parfaitement constitué". Un jour, le secret du dépérissement fut découvert accidentellement. La bonne ayant donné le biberon au bébé, s'en alla à d'autres occupations; mais revenant bientôt, elle eut l'explication du mystère. Ce ménage gardait un singe toutou, lequel s'était aperçu du moment où le bébé recevait chaque jour sa nourriture. Il se cachait et lorsque la garde-malade était sortie il se glissait dans le berceau, vidait la bouteille et, pour faire taire les cris de l'enfant, lui mettait sa queue dans la bouche. Tel est l'effet de la politique de mon honorable ami. L'Ontario a la crème et engraisse, et nous avons la queue du singe et nous maigrissons.

Mon honorable ami dit que le premier ministre est allé dans la Nouvelle-Ecosse sans rien connaître, bien qu'il n'ait pas employé cette expression, et a demandé: "Quels sont les droits des Provinces maritimes?" J'ai eu le plaisir d'entendre le premier ministre lorsqu'il a prononcé ce discours, et même de la façon dont la politique se fait dans la Nouvelle-Ecosse, nos amis les conservateurs n'ont pas joué franc jeu. Ils se sont limités à une seule phrase de tout ce discours: "Quels sont les droits des Provinces maritimes?" Et ils ont dit: "Le premier minitre est ignorant à cet égard." Je n'ai jamais entendu de meilleur discours sur les droits des Provinces maritimes. Le premier ministre a dit: "Quels sont ces droits des Provinces maritimes que nos amis les conservateurs de cette région nous accusent de leur nier tout à fait? Je me rappelle parfaitement que les Provinces maritimes ont envoyé une délégation de mille citoyens, a-t-on dit, auprès du gouvernement libéral. Mais avant l'entrevue, les délégués se sont réunis et ont décidé de centraliser leurs efforts sur un droit qui allait éclipser tous les autres, tellement que ceux-ci ne mériteraient même pas d'être mentionnés. Quel était-il? C'était que le gouvernement de Mackenzie King adoptât une politique relativement à la préférence britannique de façon à ce que toutes les marchandises importées d'Angleterre entrassent directement au pays par les ports canadiens afin que l'on eût le bénéfice de cette préférence. Le premier ministre a fait observer aux délégués: "Lorsque vous êtes venus à Ottawa, vous avez constaté que grâce à la sagesse de notre loi nous avions déjà décidé cela en votre faveur, à l'exception d'une fraction de 1 pour 100—de sorte que vous n'avez pas eu à livrer la moindre lutte au sujet de cette question." Laissez-moi dire en passant que les présentes propositions budgétaires tendent à éliminer même cette fraction.

Le premier ministre a expliqué ce qu'il entendait par les droits des Provinces maritimes. Les voici et je crois qu'il a absolument raison. Il a dit comme nous: "Je ne pense pas que cette province puisse compter sur les marchés du centre du Canada pour vos produits. Il vous faut des débouchés à l'étranger, aux Etats-Unis, aux Antilles, en Australie et dans les autres dominions."

L'autres soir, l'honorable député de Cumberland (M. Smith) a peint avec beaucoup de justesse la prospérité remarquable de la Nouvelle-Ecosse dans les anciens jours lorsque nous commercions où? Dans le centre du Canada? Non; nous avions des relations com-

merciales avec l'univers entier. Mon honorable ami a dit que les navires de la Nouvelle-Ecosse sillonnaient toutes les routes maritimes commerciales du monde. Il avait raison. Nous voulons revenir à cette situation. Je ne discuterai pas le pour ou le contre des conventions qui ont été signées. C'est un autre argument, mais le premier ministre est dans le vrai en affirmant qu'il nous faut des marchés internationaux.

Je ne me proposais pas de parler aussi longtemps. Cependant, je désire mentionner en particulier un produit de la Nouvelle-Ecosse pour montrer ce que les marchés étrangers peuvent nous rapporter. Prenons le poisson au sujet duquel l'honorable député de la gauche m'a posé une question. Si vous demandez au directeur des pêcheries et à ses fonctionnaires ce qu'ils pensent de la perspective de la vente de notre poisson en Angleterre, vous serez surpris de la réponse. Ils vous diront que l'Angleterre, peut acheter facilement 1,000 tonnes de poisson par jour. Commençons avec 100 tonnes. Le marché est là qui nous attend; nous n'avons pas à en établir un. Les marchands de poisson d'Angleterre feront leur part; on s'occupera également du transport d'Halifax en Angleterre. Nous avons besoin au Canada de l'aide du Gouvernement afin que cette grande industrie soit fondée sur des bases solides.

J'allais dire que le brave pêcheur a trop peu d'amis au Parlement. Ce n'est pas cela. Je ne crois pas qu'il y ait un seul député qui ne soit l'ami sincère des pêcheurs. Malheureusement, il en est fort peu, semble-t-il, qui comprennent les problèmes relatifs à leur industrie et qui sont en mesure de favoriser leurs intérêts à la Chambre. Si je ne me trompe, l'honorable député de Digby-Annapolis (M. Short) s'est fait, l'autre soir, l'avocat des pêcheurs.

Voilà une question qui devrait être considérée indépendamment des considérations de parti; nous devrions être tous du même avis en ce qui regarde cette grande industrie. Cependant, est-ce que les membres de l'Assemblée connaissent les besoins de nos pêcheries? On m'assure que si nous voulons développer ce marché, il faudrait obtenir de l'Etat une subvention d'un million de dollars repartie sur une période de plusieurs années. Or, si je faisais pareille demande au Gouvernement, on me ferait examiner par un aliéniste afin de se rendre compte du genre de folie particulière dont je serais atteint. Nous allons débourser, c'est bien vrai, des millions dans les Iles-Britanniques afin de nous procurer des colons que nous établirons sur nos terres de l'Ouest et dans la province d'Ontario.

[M. Hatfield.]

M. MACDONALD (Richmond): Les droits des Provinces maritimes.

M. HATFIELD: Si ce n'est pas là les droits des Provinces maritimes, c'est à peu près là l'interruption que j'attendais de la part de mon honorable ami.

M. MACDONALD (Richmond): Je partage l'avis de l'honorable député.

M. HATFIELD: Est-ce que cela n'intéresse pas mes honorables amis de la gauche que l'on aide aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse à trouver des débouchés où ils pourraient écouler 1,000 tonnes de poisson de plus par jour?

M. SMITH: A propos de marchés, quels sont les débouchés que nous pourrions trouver pour notre houille outre-mer suivant mon honorable ami?

M. HATFIELD: Je l'ai déclaré tout à l'heure et je le répète, je n'ai pas l'intention de discuter les avantages et les désavantages d'une politique quelconque. En théorie aussi bien qu'en pratique, le premier ministre a raison lorsqu'il dit que la Nouvelle-Ecosse doit trouver des débouchés outre-mer pour l'écoulement de ses produits.

M. SMITH: Répondez donc à ma question.

L'hon. M. STEWART: Parlez-lui des marchés pour notre poisson.

M. SMITH: La question de trouver des débouchés pour la houille de la Nouvelle-Ecosse nous intéresse encore plus.

M. HATFIELD: Mon honorable ami s'y intéresse, et voilà pourquoi il a juré allégeance à la politique protectionniste depuis qu'il siège ici. Voilà pour quelle raison il siège dans les rangs de la gauche.

M. SMITH: Je tiens à le faire savoir à mon honorable ami, j'ai juré la même allégeance à mes commettants.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député viole le règlement.

M. SMITH: Monsieur l'Orateur...

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'a pas le droit de prendre la parole à moins qu'il ne veuille soulever la question de règlement.

M. SMITH: Je soulève une question de privilège. L'honorable député laisse entendre que j'adopte ici une attitude différente de celle que j'ai prise dans la circonscription d'où

je viens. Or, je nie cette assertion. J'ai préconisé dans mon comté la même politique que je soutiens ici.

M. HATFIELD: Je me refuse absolument à discuter ce point-là avec mon honorable ami. Je ne connais rien de la politique qu'il a préconisée dans sa circonscription électorale. Je me suis borné à citer des documents.

M. SMITH: Les documents dont l'honorable député a cité des extraits ne sont pas de moi.

M. HATFIELD: J'ai dit que c'est là le programme que les partisans des "droits des Provinces maritimes", monsieur l'Orateur, ont pris l'engagement d'appuyer, s'il faut en croire l'organe conservateur de chez nous, qui est le porte-parole de son parti. Je n'ai pas du tout l'intention de m'écarter de cette question des pêcheries. Si mon honorable ami ne porte aucun intérêt au sort des pêcheurs, il n'en est pas ainsi de moi.

M. SHORT: Puis-je poser une question à l'honorable député?

M. l'ORATEUR: L'honorable député de Shelburne-Yarmouth (M. Hatfield) est toujours très courtois et j'ai la conviction qu'il désire se montrer aussi généreux que possible. Cependant, pour que le présent débat se continue dans l'ordre régulier, je ne puis permettre ces nombreuses questions ainsi que tous ces interrogatoires contradictoires. C'est contraire au règlement et cela n'est pas de nature, certes, à rendre le débat plus satisfaisant. Je prierai donc les honorables membres de laisser l'orateur terminer son discours sans autres interruptions.

M. HATFIELD: Je puis vous donner l'assurance, monsieur l'Orateur, que j'aurai bientôt terminé mes remarques. Pour en revenir toutefois à la situation des pêcheurs, je tiens de bonne source—il ne s'agit pas de mon opinion personnelle—qu'il serait très facile de décupler le rendement de nos pêcheries de la Nouvelle-Ecosse. Or, on estime à 10 millions le rendement annuel de nos pêcheries sur une production globale annuelle de 145 millions, provenant de toutes sources. Donc, si vous multipliez par dix cette somme de dix millions, vous obtenez un montant de 100 millions, ainsi que l'a fait observer l'autre jour, mon honorable ami de Hants-King (M. Foster). D'autre part, on estime à 20,000 le nombre des habitants de la Nouvelle-Ecosse qui se livrent à l'exploitation de l'industrie de la pêche. Si vous multipliez par dix ce chiffre de 20,000, vous obtenez une augmentation de 200,000 âmes qui s'emploieraient à développer cette industrie de notre province. Or, je demanderai à mes honorables amis: si ce n'est pas là un problème qui mériterait d'être examiné d'une façon impartiale et honnête, sans faire intervenir l'esprit de parti? Quand cette question aura été étudiée convenablement, qu'on suivra la bonne voie, et que toute la Chambre nous traitera avec justice, les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse recevront ce à quoi ils ont droit. J'en avais encore beaucoup à dire, mais je ne voudrais pas lasser la Chambre.

Un MEMBRE: Continuez.

M. HATFIELD: Non, je serai bref. Cependant, il existe un ou deux points que je désire discuter. Mon honorable ami a parlé de la politique douanière du pays. Je puis dire franchement que je ne désire pas offrir d'autres arguments théoriques au sujet du tarif, car c'est une chose à laquelle j'attache peu d'importance. Je ne suis pas assez simple pour me figurer que, dans aucune circonstance, un tarif protecteur ne saurait avoir ses avantages. Et, soit dit en passant, qu'entendons-nous par protection? Celui qui appuie la protection peut aussi appeler son voisin protectionniste, mais il existe certainement une ligne de démarcation. A mon sens, tout tarif dirigé contre l'importation d'une catégorie de marchandises fabriquées au pays constitue de la protection, même si ce tarif n'est que de 1 p. 100. C'est, en tout cas, une protection jusqu'à ce point, mais quand le tarif est de 50 p. 100 c'est évidemment une protection élevée. Si vous me demendez si je suis protectionniste dans ce sens que je désire une mesure raisonnable de préférence, il n'y a pas de doute que je ne le sois absolument; mais si votre question implique que j'approuverais tout tarif assez élevé pour empêcher toutes les importations, supprimer la concurrence et mettre le grand public consommateur à la merci des monopoles et des coalitions commerciales, alors je déclare sans hésitation que je ne suis pas protectionniste. Comme je l'ai dit je n'ai nullement l'idée qu'il n'existe, dans aucune circonstance, des vertus dans un tarif protecteur, parce que si nous tournons les yeux vers le sud, nous voyons une nation qui prospère sous le régime de la protection élevée. D'un autre côté, je ne prétends pas qu'il n'existe rien dans le libre-échange qui puisse recommander cette politique. Je ne dis pas que le libre-échange, tel qu'il est pratiqué en Angleterre, n'a pas ses bons côtés. De fait, il nous suffit d'étudier l'histoire économique de ce pays pour constater que cette nation a pu établir le plus grand commerce du monde sous un régime libre-échangiste.

Ayant cette manière de voir je dois conséquemment conclure que nous pouvons découvrir le remède entre ces deux extrêmes, et je suis persuadé que, pour arriver à la politique la plus satisfaisante, nous devons tenir compte de toutes les circonstances et de toutes les conditions dans lesquelles le tarif doit s'appliquer. C'est le point que je désire expliquer en ce qui regarde la Nouvelle-Ecosse. La situation géographique de cette province est telle qu'il lui est impossible de prospérer sous un régime de protection élevée et, à mon sens, c'est de là que viennent tous nos ennuis. Prenons par exemple l'industrie des automobiles. Vous ne sauriez établir une fabrique d'automobiles dans les Provinces maritimes; il vous faudrait aller dans le Haut-Canada, centre de distribution et de population. Seule, la concurrence vous forcerait à choisir ce terrain. Nous ne saurions davantage approvisionner le marché créé dans l'Ontario par cette nouvelle industrie avec la concurrence. Mais, dans la situation actuelle, quand nous achetons une automobile nous devons payer le tarif et tous les frais supplémentaires. Voilà le côté tragique de notre position en Nouvelle-Ecosse. Il nous faut acheter d'un marché hautement protégé tout ce dont nous avons besoin et entrer ensuite en concurrence avec le monde entier. Il est simplement impossible à la Nouvelle-Ecosse d'exister dans de telles conditions.

Mon honorable ami a fait allusion à la commission royale sur les droits des Provinces maritimes. Il m'est impossible de comprendre pourquoi mes honorables collègues de la gauche ne voient pas une grande victoire pour les Provinces maritimes dans la formation de cette commission, pour employer les termes du *Halifax Herald*. Il n'y a pas de doute que ce ne soit une grande victoire pour les Provinces maritimes. Jamais aucune organisation des Provinces maritimes, ayant étudié sérieusement la question des droits de ces provinces n'a déclaré ce qu'elle avait à dire sans donner d'abord l'opinion qu'une enquête devait être établie et cela par une commission jouissant d'autorité et indépendante des partis politiques. C'est là la base d'une enquête convenable. Les associés de mon honorable ami qui habitent la Nouvelle-Ecosse ne s'opposent pas aux commissions. Qu'a fait le premier ministre Rhodes? Parlant comme libéral, je suis prêt à concéder beaucoup et admettre qu'il a fort bien agi quand il a traversé l'Atlantique pour ramener sir Andrew Duncan afin qu'il enquêtât sur la grève des mineurs. La province de la Nouvelle-Ecosse a bien reçu sir Andrew et son rapport a été soigneusement étudié, et cela parce que le public savait qu'il n'était pas mû par des ficelles politiques, mais était parfaitement libre d'enquêter comme il le jugeait à propos. En conséquence, sa décision a été acceptée. Par conséquent, je prétends que c'est une preuve de bonne foi de la part du gouvernement que de choisir sir Andrew Duncan comme président de la commission chargée d'étudier la situation des Provinces maritimes au point de vue national. Certains honorables députés disent que cette enquête doit être faite par la Chambre des Communes; ils veulent que les membres du Parlement s'en chargent.

Le gouvernement Rhodes a chargé un comité composé de membres de la législature provinciale d'examiner certaines questions touchant l'agriculture dans cette province. Ces messieurs sont venus dans mon comté et y ont fait une enquête; les gens ont insisté auprès d'eux pour qu'on tâche de faire de notre région une zone réservée, la déclarant libre de tuberculose bovine. Le comité traita cette demande avec mépris et n'en fit même pas mention dans son rapport. On me dit qu'il recommanda à la place que chaque cultivateur de Yarmouth et de la région environnante ait un poulain! Voilà ce qu'il a offert aux cultivateurs comme solution de leurs difficultés. Des agriculteurs de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse savent fort bien que cela coûte deux fois plus cher pour élever un poulain jusqu'à l'âge où on peut le vendre que le prix qu'on est susceptible d'en retirer, et que s'ils suivaient le conseil du comité au lieu de doubler leurs recettes, il ne leur resterait plus rien du peu qu'ils touchent.

Y a-t-il quoi que ce soit dans ce budget-ci pour que les députés de la Nouvelle-Ecosse s'y opposent? Peuvent-ils voter contre la suppression des droits de quittance ou contre la réduction de l'impôt sur le revenu, de la taxe de consommation et du tarif d'affranchissement? Surtout peuvent-ils voter contre la proposition donnant une préférence aux marchandises du Royaume-Uni qui passent par les ports canadiens? Peuvent-ils s'y opposer, monsieur l'Orateur? Je leur demande: Oseraient-ils s'y opposer? Que feront-ils de la réduction des droits sur les automobiles? Nous savons ce qu'ils ont fait dans la dernière législature; ils ont approuvé presque unanimement cette réduction. L'honorable député d'Halifax (M. Black) qui représentait alors le parti conservateur de la Nouvelle-Ecosse a fait une digression pour définir son attitude. Voici ce qu'il disait monsieur l'Orateur, et remarquez bien qu'il n'était pas question à ce moment-là

des droits sur les automobiles. Je répète qu'il avait abandonné son sujet pour faire cette déclaration:

Je proteste contre la protection qu'on accorde aux automobiles. Il n'est pas raisonnable qu'on puisse traverser la frontière et acheter là-bas une voiture pour la moitié du prix qu'il faut payer au Canada. Cette protection n'a pas sa raison d'être.

Que va faire l'honorable député cette fois-ci? On m'a dit que certains députés d'en face avaient déclaré à leurs électeurs—je ne l'affirme pas, que c'était leur opinion et qu'ils voteraient dans ce sens. S'il est une question au sujet de laquelle on va surveiller les honorables députés,—je ne cherche pas à les intimider,—c'est bien celle du dégrèvement des automobiles.

Mon honorable collègue a parlé de la Confédération. Je n'ai pas l'intention, monsieur l'Orateur, de refaire l'historique de la Confédération en ce qui regarde la Nouvelle-Ecosse. Tout le monde ici sait que nous n'y sommes pas entrés volontairement. On ne nous a pas permis de donner notre avis. J'ai moi-même entendu dire par M. Fielding dans cette enceinte qu'on nous avait vendus et fait entrer de force dans la Confédération. Monsieur l'Orateur, on ne nous a pas vendus, car une vente comporte toujours une considération et nous n'en avons eu aucune. On nous a tout simplement livrés. Mais qu'est-il arrivé alors? Lorsque nous sommes devenus une partie du Dominion, les gens les plus réfléchis de la province dirent: "Nous nous appliquerons à créer un bon et solide sentiment national dans la province et tâcher de faire de nos gens des Canadiens". Ils le mirent dans leur littérature, l'enseignèrent dans les écoles et dans les journaux et ils réussirent. Cependant il y a un autre sentiment en Nouvelle-Ecosse. Les gens ne sont pas satisfaits de la façon dont ils sont entrés dans la Confédération; ils ne sont pas satisfaits du progrès relatif qu'ils ont fait depuis, j'allais dire plutôt: de ne pas avoir fait de progrès. En même temps que le sentiment dont je parlais tout à l'heure, il en poussait un autre: un sentiment de malaise et de mécontentement, et si l'on avait donné suite à la proposition de sécession, faite, il y a quelques années, dans la législature provinciale, je suis persuadé qu'on aurait été étonné du résultat du plébiscite que cette proposition demandait. Non pas que je veuille, un seul instant, monsieur l'Orateur, prétendre que cela aurait été l'opinion saine, sérieuse, calme et réfléchie de nos concitoyens. Non, mais avec le malaise qui régnait là-bas et la propagande qu'ont aurait faite, les gens se seraient emballés et c'est pour cela que l'on ne donna pas suite à la résolution.

Cette question de Confédération est une question que tous les représentants des Provinces maritimes, tous les membres de la Chambre devraient prendre très au sérieux. Nos gens n'approuveront jamais la séparation, sauf en dernier ressort après qu'on aura épuisé tous les moyens. Même s'ils y étaient obligés, ils ne le feraient pas de bon cœur, mais avec beaucoup de peine et de regret et seulement lorsqu'ils auraient tout fait pour l'éviter. Mais, monsieur l'Orateur, si les hommes publics de la Nouvelle-Ecosse continuent à faire un hochet politique de cette grave question, cette grande union que constitue la Confédération sera toujours en danger et chancelante. Si les intérêts de la province doivent être sacrifiés aux avantages d'ordre politique, la Confédération ne saurait se maintenir et ne subsistera pas, et j'oserai même dire qu'elle ne devrait pas subsister. Mais si nos hommes publics savent s'élever au dessus de leurs préventions de parti et de leurs passions politiques, s'ils cherchent sincèrement la lumière, j'ai la conviction que l'on trouvera la solution voulue. Le jour où la province de la Nouvelle-Ecosse pourra avancer de pair et sur un pied d'égalité avec les autres provinces dans la voie de la prospérité nationale et de l'expansion du pays, vers lesquelles nous aspirons tous, ce jour-là, dis-je, seulement pourra-t-on rayer à jamais le mot "sécession" de notre vocabulaire en ce qu'il s'applique à la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. TOLMIE: Monsieur l'Orateur, ayant déjà parlé assez longuement sur l'adresse en réponse au discours du trône, je ne me proposais pas de prendre part à ce débat sur le budget. Cependant, il y a deux points sur lesquels je désire attirer l'attention de la Chambre, et en examinant ces résolutions que nous aurons à délibérer un peu plus tard en comité, je constate que je n'aurai pas l'occasion de formuler mon avis, et c'est ce qui m'engage à le faire en ce moment.

J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt l'éloquent discours de l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Hatfield). Il a dit que c'était son premier discours depuis cinq ans. A la vérité, il s'en est très bien tiré. Toutefois, j'ai été étonné de l'entendre dire que dans leur première enfance, les gens de la Nouvelle-Ecosse avaient eu pour biberon la queue d'un singe. Jetant un coup d'œil autour de la salle, j'aperçus d'abord l'orateur suppléant; je vis ensuite les robustes représentants que compte la Nouvelle-Ecosse du côté ministériel et enfin les non moins solides députés néo-écossais de ce côté-ci, et j'en suis venu à la conclusion que ce devait être un assez bon singe.

Les observations de l'honorable représentant relativement à ce qu'auraient dit, au cours des élections, les honorables députés de la Nouvelle-Ecosse qui occupent maintenant un siège de ce côté-ci de la Chambre, m'ont également intéressé, car il semble que leurs déclarations de cette époque étaient fondées et et que les électeurs de la Nouvelle-Ecosse les ont agréées. Pour ce qui est de l'adhésion au programme de notre très honorable chef, je dois dire qu'il s'est déclaré lui-même bien franchement prêt à défendre les droits des Provinces maritimes, et et par conséquent, les honorables députés de ces provinces qui siègent de ce côté-ci de la Chambre ont parfaitement raison de suivre le chef actuel du parti conservateur et de compter avec toute l'assurance possible qu'il fera droit aux réclamations de la Nouvelle-Ecosse et des autres provinces maritimes lorsque l'occasion se présentera.

J'ai été étonné d'une affirmation de l'honorable député d'après laquelle la solution des difficultés des Provinces maritimes dépendait du parti libéral. Sur le coup, j'en fus tout consterné, car je me demandais ce que le parti libéral de la Nouvelle-Ecosse a fait depuis quarante-deux ans, et il m'est venu à l'idée que s'il ne faisait pas mieux au cours des quarante-deux années qui suivront nous aurons tous disparu et que cela importera peu.

Maintenant, pour ce qui est du budget, je dois dire qu'en l'élaborant, le Gouvernement a pris soin de ne pas déroger à ses habitudes quant à l'accomplissement de ses promesses. En 1909, lors de la grande convention tenue en cette ville, le parti libéral fit des promesses qu'il n'a pas tenues après son avènement à la direction des affaires. Ensuite, sur les tribunes au cours des dernières élections, en maintes circonstances depuis, et en dernier lieu dans le discours du trône, le Gouvernement a déclaré sans ambages qu'il ne serait apporté aucune modification radicale au régime douanier tant que la commission du tarif n'aurait pas examiné à fond chaque cas en particulier et soumis un rapport au Gouvernement. Comme le savent tous les honorables députés, à la suite de cette déclaration formelle que contenait le discours du trône, une commission du tarif fut constituée en avril, trois ou quatre mois plus tard, et huit jours après, le Gouvernement déposait un budget dans lequel il prenait une attitude tout à fait contraire. Personne n'ignore que, aux yeux de la population, le discours du trône est de haute importance; le public y voit l'exposé soigneusement préparé et mûrement réfléchi du programme du Gouvernement pour la session, et de plus, les gens accourent en masse pour entendre la lecture de cette importante déclaration. On se bat pour avoir un siège dans la salle du Sénat, et bon nombre de députés de la Chambre des communes font leur apparition ici revêtus de leurs meilleurs habits et la chevelure plus soignée qu'en temps ordinaire. Je me rappelle un individu qui, il y a quelques années, avait cru la circonstance d'une telle importance qu'il s'était présenté en plein après-midi en habit de soirée, ce qui créa toute une commotion. Voilà qui fait voir l'importance que le public attache au discours du trône. Mais aujourd'hui nous constatons que ce Gouvernement l'a complètement oublié; il l'a simplement écarté, ne tenant aucun compte de la commission du tarif qu'il avait créée, et a agi précisément en sens contraire. Tant que ce gouvernement restera au pouvoir, on constatera le peu d'importance attaché au discours du trône et on lui attribuera à peu près l'importance que l'on attache aux concours de devinettes de nos quotidiens. Après tout dans les conditions actuelles, ce n'est rien de plus qu'un concours de devinettes.

[L'hon. M. Tolmie.]

On déclarait de plus que le Gouvernement avait étudié avec soin depuis un an la question des droits sur les automobiles. S'il avait étudié la question depuis un an, il est extraordinaire qu'au mois de janvier, après avoir recueilli l'avis d'experts, il en soit venu à une conclusion, et au mois d'avril, faisant volte-face, il en soit venu à une autre. On était généralement d'avis que des experts avaient été consultés, mais ces experts appartenaient au troisième groupe de la Chambre, et d'après la façon dans laquelle l'avis avait été communiqué, il n'y avait pas à regimber. Ces conditions sont malheureuses car elles nuisent à la stabilité des affaires; les hommes d'affaires ne savent pas trop à quoi s'en tenir; on craint de placer des capitaux dans le pays à cause des conditions qui y existent et parce que l'on ignore quel changement subit de politique peut adopter ce gouvernement tant qu'il restera au pouvoir.

Quelques honorables députés ont tenté de nous faire croire que les cultivateurs des Etats-Unis, après avoir étudié sérieusement le tarif américain, en sont venus à la conclusion qu'ils n'ont plus besoin de protection. L'honorable représentant de Qu'Appelle (M. Millar), parlant le 22 avril faisait la déclaration suivante:

> Mais j'apprends maintenant que les cultivateurs américains se sont tournés contre le tarif protecteur et le dénoncent à grands cris. Je crois qu'ils demandent au Congrès de modifier le régime.

Disséquons un peu pendant quelques minutes cette déclaration afin de voir si elle est réellement exacte. Pour ce qui est des produits laitiers, nous voyons que, récemment, au moment où une forte consignation de beurre de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande qui

avait été retenue à la suite d'une grève de matelots allait prendre la mer et envahir les marchés mondiaux, une certaine quantité prit la route des Etats-Unis. On répondit aussitôt en imposant un droit de 12c. environ contre ce beurre. C'est justement douze fois la protection que notre gouvernement croit nécessaire pour les laitiers canadiens contre le même beurre ou trois fois autant que la protection qu'il juge à propos d'accorder à nos cultivateurs contre le beurre américain. Si l'on jette un coup d'œil sur la situation, nous voyons que presque tous les produits des cultivateurs des Etats-Unis sont protégés et que maints articles d'usage quotidien sont admis en franchise.

Il se trouve une denrée, cependant, que l'on n'a pas protégée; je veux parler des peaux vertes. Nous voyons que, lors de l'adoption du tarif Fordney,—et je puis dire que les cultivateurs s'occupèrent activement de son adoption,—quelques-uns des principaux agronomes s'opposèrent à l'imposition d'un droit sur les peaux parce qu'ils craignaient une hausse dans le prix des chaussures. Ils ne comprirent pas que le prix des peaux vertes a très peu de chose à faire avec le prix du produit fini. On a prétendu de plus que le tarif permet aux commerçants de fixer les prix. Nous voyons que maints articles dont les prix sont fixés aux Etats-Unis ne sont frappés d'aucun droit. Je pourrais mentoinner la gazoline, et plusieurs instruments aratoires qui sont vendus dans des zones d'après le prix courant du marché local. Si l'on est dans le Montana ou dans les états du centre-ouest, les marchands d'instruments aratoires fixent un certain prix et cependant plusieurs de ces articles ne sont frappés d'aucun droit. Pour le bois de sciage non ouvré, les marchands fixent les prix et cependant il n'existe aucun droit sur cette article; il en est de même pour les chaussures.

Nous constatons qu'en somme le coût de la distribution compte pour beaucoup plus que les droits. D'après le ministère du Travail des Etats-Unis, sur chaque dollar de pain vendu aux Etats-Unis,—je parle là du pain de froment, et rappelons-nous qu'il existe un droit de 42c. par boisseau de blé,—le cultivateur reçoit 16c. .8; les compagnies de transport, 4c. .4; les élévateurs, 0c. .8; les minoteries, 6c. .1; le boulanger, 57c. .4; et le détaillant, 14c. .5. Conséquemment, on voit que le boulanger reçoit près de quatre fois autant que le cultivateur, le détaillant presque autant que le cultivateur, et ces deux ensemble reçoivent 71c. .9, soit près des trois quarts de chaque dollar. Il est donc évident que le coût de la distribution est une des raisons pour lesquelles on fixe les prix et l'on peut voir que le coût a augmenté dans des proportions énormes. Les loyers sont plus chers; les impôts de toutes sortes ont augmenté, et les salaires sont également beaucoup plus élevés.

Maintenant, voyons si les Etats-Unis désirent sincèrement abaisser leur tarif. J'ai mentionné le beurre il y a quelques instants, et je puis dire que l'industrie laitière est peut-être aux Etats-Unis l'une des divisions les plus importantes de l'agriculture dans ce pays; elle compte 25 millions de vaches laitières d'une valeur totale de $1,287,000,000. Voyons aussi ce que pensent du tarif ceux qui sont intéressés à l'élevage du bétail de boucherie. Le 11 décembre 1925 s'est tenue à San-Francisco la convention annuelle de la *California Cattlemen's Association*, et l'on y a adopté un vœu priant le Congrès d'imposer un droit de 6c. par livre sur les peaux vertes et de 15c. par livre sur les peaux sèches. Dans le même mois, la Nevada Land and Live Stock Association a tenu sa réunion annuelle à Reno et a adopté une résolution approuvant un tarif sur les peaux et les matières grasses impropres à la consommation, deux produits secondaires des abattoirs. Puis la Texas and Southwestern Cattle Raisers' Association a tenu sa convention annuelle à Fort-Worth et a adopté une résolution demandant l'imposition d'un droit de 6c. par livre sur les peaux vertes et de 15c. par livre sur les peaux sèches. Pour vous donner une idée, monsieur l'Orateur, de ce que signifie le tarif proposé, laissez-moi dire que la semaine dernière les peaux vertes se vendaient à Calgary 5c. et 5½c. la livre.

La New Mexico Cattle and Horse Growers' Association, lors de sa dernière assemblée, tenue à Albuquerque les 15 et 16 mars dernier a adopté un vœu demandant l'imposition d'un droit adéquat sur les peaux et les viandes en conserve. La Colorado Stock Men's Association, à son assemblée du 13 juin, l'an dernier, a souligné la nécessité d'un tarif sur les peaux et a protesté contre le fait que l'armée et la marine étaient continuellement approvisionnées de viandes achetées à l'étranger. J'ai encore ici une résolution adoptée par la Colorado Republican Association qui demande la même chose.

Je vais vous citer un passage d'une lettre parue dans *The Producer*, l'organe officiel de l'American Live Stock Association, publié à Denver:

A vrai dire la situation du marché des peaux ne laissent pas à désirer en ce moment, sauf que par suite du libre-échange l'univers tout entier apporte aux Etats-Unis son surplus de peaux. L'abattoir canadien enlève la peau à un bouvillon en l'expédie ici en franchise, alors que cette peau eût payé une entrée de 2c. par livre si elle était venue sur le dos de l'animal. Dans le courant des neuf mois expirés en septembre, nous avons importé des peaux pour une va-

leur de $77,581,000 contre une valeur de $54,551,000 importées au cours de la période correspondante de l'an dernier; voilà qui explique en partie l'effondrement de notre marché.

La situation peut se trouver améliorée si on abat moins de bestiaux; mais comme l'Amérique du Sud, l'Australasie, l'Afrique et l'Asie inondent notre marché de peaux, la perspective est loin d'être souriante. L'acheteur paye des prix de guerre pour les chaussures et les fabricants de chaussures se vantent de leur prospérité. N'était-ce le fait que les peaux sont un produit secondaire de l'élevage, la situation actuelle serait intolérable. On y voit un contraste remarquable avec celle du marché des moutons solidement étayé par la hausse dans le prix des peaux.

Ces éleveurs de bétail que j'ai cités ont quelque 40 millions de têtes de bestiaux, évalués à 1,502 millions de dollars, ce qui prouve qu'ils constituent un élément important dans l'agriculture aux Etats-Unis.

Les éleveurs de moutons ne protestent pas. Ils sont très prospères en ce moment chez nos voisins, grâce à un très fort tarif, variant entre 50 et 100 p. 100, sur la laine. Peu après la guerre, lorsque l'Australie et l'Argentine expédiaient à San-Francisco et à la côte de l'Atlantique respectivement de l'agneau et du mouton, le peuple américain a vite résolu le problème,—il n'a pas cherché à remettre à plus tard cette solution, il n'a pas perdu de temps à raisonner pour et contre, il n'a pas consulté un tiers.—il a immédiatement imposé un tarif contre le mouton et l'agneau; et en conséquence les éleveurs américains de moutons sont aujourd'hui on ne peut plus prospères.

Cette question des peaux intéresse le public canadien. On voit la folie inconcevable de laisser un marché tout ouvert aux surplus de tous les pays du monde. Pensez-y donc! Il a été jeté des peaux pour une valeur de 77 millions de dollars sur le marché de ce pays qui possède déjà entre 65 et 70 millions de têtes de bétail.

Un autre aspect nous permet de juger de la situation agricole des deux côtés de la frontière. Comme ces deux pays sont sis à côté l'un de l'autre, comme les deux populations parlent la même langue, et ont à peu près le même mode d'existence, il y aura toujours un certain mouvement de migration entre eux. Si les temps sont plus prospères aux Etats-Unis, nos gens iront là-bas cultiver la terre ou s'établir dans le commerce. Si la prospérité est plus grande au Canada, nos amis américains viendront s'établir chez nous. Que nous disent les statistiques des quatre dernières années au sujet de l'immigration et de l'émigration? Au cours des quatre années terminées en 1925, les émigrants canadiens aux Etats-Unis ont dépassé de 46,218 le nombre des immigrants américains venant au Canada; on voit donc que nos gens s'en vont au pays des tarifs élevés, au pays de la protection, où les marchés du cultivateur sont protégés par le gouvernement, les préférant aux marchés ouverts et aux tarifs faibles de chez nous où il nous faut faire concurrence aux Chinois, aux Japonais et à tous les pays où les salaires sont dérisoires.

Les chiffres que j'ai cités indiquent que le cultivateur américain, au lieu de désirer la réduction ou l'enlèvement complet des droits comme le réclamaient certains orateurs au cours de ce débat, demande à grands cris une augmentation des droits sur les produits agricoles.

Il y a un autre point qui m'a intéressé dans ce débat. J'ai été surpris d'entendre un certain groupe rire du marché local. Jetons un coup d'œil sur notre marché. Au Canada, nous avons de vastes étendues de terre agricole mais nous ne pouvons consommer tout ce que nous produisons. Il nous faut exporter le surplus de notre récolte. Nous avons deux grands marchés qui nous sont ouverts, l'un dans la république voisine et l'autre en Grande-Bretagne. Nous constatons que le marché américain, le plus à notre portée, celui que l'on atteint le plus facilement et à meilleur marché, nous est en grande partie fermé depuis que ce pays a imposé des droits très élevés en 1922. Nous trouvons, d'un autre côté, que l'expédition des animaux vivants et des produits dans la métropole exige, dans certains cas, de Calgary, par exemple, un transport de plusieurs mille milles par terre et de plusieurs mille milles par eau avant d'atteindre le marché britannique Nous devons reconnaître tout d'abord aussi que le coût de ce transport est une charge contre la valeur du produit; c'est-à-dire, on déduit de la valeur du produit les frais d'expédition au moment où le produit est acheté On s'imaginerait qu'avec les conditions qui existent dans ce pays pour ce qui est des distances, de la population clairsemée, des chemins de fer trop nombreux pour le moment actuel, nos gens attacheraient immédiatement une grande importance au développement du marché local qui nous permettrait de vendre une grande partie de nos produits dans notre pays sans avoir à défrayer de lourds tarifs de transport pour atteindre les marchés mondiaux Le Canada, à mon sens, n'est pas pour atteindre un grand développement s'il se contente de développer son industrie agricole; je dis cela, bien que je me sois occupé d'agriculture toute ma vie et que je sois encore un cultivateur. Le Canada ne réussirait pas s'il ne s'occupait que de l'industrie manufacturière. Mais si nous développons ces deux industries ensemble, nous avons l'une pour créer un marché important et l'autre pour alimenter ce marché. Nous atteindrons ainsi une prospérité

que nous n'avons jamais atteinte dans le passé. Le cultivateur le plus heureux, je crois, est celui qui peut s'installer à sa fenêtre et apercevoir cinq ou six cheminées d'usines en plein opération à une faible distance de sa ferme; il sait qu'il a à sa portée un marché pour tous ses produits. Dans ces conditions, il épargne tous les frais additionnels d'un autre qui est forcé d'expédier ses produits sur un marché éloigné.

Dans l'exportation de notre excédent de produits, il se trouve trois ou quatre choses qu'il nous faut étudier soigneusement si nous voulons vaincre la concurrence sur les marchés étrangers. Il nous faut d'abord livrer nos produits de façon à répondre aux exigences de ces marchés. Nous devons voir à ce que la qualité soit haute sous tous rapports. Nous devons voir à l'uniformité dans la qualité, à ce qu'elle soit haute sous tous rapports. Nous devons voir à l'uniformité dans la qualité, à ce qu'elle soit la même aujourd'hui, demain et dans un an. Nous devons ensuite voir à expédier en assez grande quantité pour répondre aux besoins de ce marché, afin de maintenir la vente de nos produits sur ce marché, et de remplir toutes commandes additionnelles qui pourraient se présenter de temps à autre.

Il y a quelques jours, j'étais surpris d'entendre une déclaration sur la vente de nos bouvillons aux Etats-Unis. Un honorable député nous a déclaré qu'il fallait nous assurer le marché américain si nous voulons vendre une certaine quantité de nos bestiaux qui ne sont pas acceptés sur le marché britannique. J'admets qu'une forte proportion de nos bestiaux se vendraient plus facilement aux Etats-Unis qu'en Grande-Bretagne, mais il se trouve un point que nous ne saurions oublier, et c'est que les cultivateurs américains ont contribué dans une large mesure à l'adoption du tarif Fordney et à l'imposition de ces droits sur les animaux vivants et les produits agricoles, et ils verront à ce que ces droits soient maintenus à ce niveau tant qu'ils croiront à l'avantage du cultivateur américain. Ils n'abaisseront pas ces droits à notre demande. Il nous faudrait leur prouver qu'ils feraient plus d'argent en abaissant les droits qu'en les maintenant au niveau d'aujourd'hui. Ces bouvillons communs n'étant pas admis aux Etats-Unis, et ils ne le sont pas davantage en Grande-Bretagne, le problème reste donc en grande partie entre les mains du cultivateur canadien. Il doit donc voir à l'amélioration de la qualité de ces bouvillons, d'abord en se procurant des sujets de qualité supérieure puis en améliorant l'alimentation. Je désire insister sur la nécessité d'améliorer les méthodes d'alimentation car, quelle que soit la qualité d'un bouvillon, si vous le nourrisez mal pendant les années où il grossit, vous découvrirez que vous n'avez qu'un bouvillon rabougri. Par un bon élevage et une bonne pâture, on peut obtenir un bouvillon qui satisfera les exigences des acheteurs de toutes les parties du monde. L'agriculteur subit des pertes considérables parce qu'il produit des animaux de qualité inférieure et parce qu'il ne les nourrit pas assez. Il perd, en premier lieu, quand il vend ses bestiaux. Pendant les mois de septembre, d'octobre et de novembre on met un grand nombre d'animaux sur le marché. Leur prix varie alors de 1c. ½ la livre à 6, 7 et même 8c. pour les animaux de première qualité. Le cultivateur perd d'abord sur le prix des animaux de qualité inférieure et il perd encore par suite de la diminution du poids due à la mauvaise alimentation des animaux.

J'approuve les paroles de l'honorable représentant de Nanaïmo (M. Dickie) au sujet de la nécessité d'ouvrer au pays, autant que possible, nos matières premières. Nous comprenons tous qu'on ne peut y parvenir en un jour. Nous nous rendons tous compte que nos matières premières devront trouver un débouché à l'étranger pendant encore plusieurs années; mais nous pouvons commencer à ouvrer au pays autant de ces produits qu'il est possible. Gardez votre dollar au pays et retirez-en le plus d'avantage possible, voilà une excellente devise. Un dollar envoyé à l'étranger ne revient jamais; mais dépensez ce dollar chez votre voisin et il vous reviendra après quelque temps. J'ai été fort impressionné à l'époque de la colonisation du Klondyke de voir les habitants de Seattle faire tout en leur pouvoir pour obtenir une grande partie du commerce du territoire du Yukon. Si un homme allait pour s'y équiper, ils ne le laissaient plus partir. Si le magasin où il entrait n'avait pas ce qu'il lui fallait, on téléphonait au rival voisin pour que ce dernier pût fournir ce qui était nécessaire. De cette façon, on gardait l'argent dans Seattle, et cette ville est aujourd'hui l'une des plus considérables et des plus prospères de la côte du Pacifique.

Je désire parler de la question du ciment. Sur la côte du Pacifique, près de Victoria, existent deux fabriques de ciment. L'une d'elles est située à Tod-Inlet et l'autre à Bamberton. Ces usines, séparées par une distance d'environ deux milles, sont situées à quinze ou vingt milles au nord-ouest de Victoria. Les deux ont été construites à l'aide de capitaux canadiens et anglais; au point de vue du capital, elles sont donc absolument britanniques. On y a placé environ $3,500,000. L'usine de Tod-Inlet est fermée depuis cinq ans, parce qu'on ne trouvait pas de débouchés pour ses produits.

Celle de Bamberton travaille les trois quarts du temps, ouvrant chaque jour 600 livres de pierre à chaux et d'argile schisteuse qu'on transforme en ciment. L'an dernier, cette seule usine déboursa $600,000 pour les salaires, pour les matières premières nécessaires à la fabrication de ses produits, et pour les impôts.

Afin de me faire comprendre quand j'exposerai mon idée, je désire expliquer brièvement les procédés de fabrication du ciment. Ces deux sortes de pierres, l'argile schisteuse et la pierre calcaire, sont d'abord détachées de la carrière ou du sol par le procédé connu sous le nom de pétardement sous l'eau. Puis on broie ces pierres jusqu'à ce qu'elles soient fines comme de la farine. On donne le nom de "slurry" à cete matière. On la dépose, humide, dans de grands réservoirs. Là, elle est mélangée avec beaucoup de soin et l'on y ajoute 3 à 4 p. 100 de gypse afin d'empêcher le ciment de durcir trop vite après qu'on l'a mis en place. A ce memont, les chimistes analysent le mélange afin de voir s'il est uniforme à tous égards. Cette matière est déversée dans de longs fours à chaux qui ont environ 185 pieds de long et neuf de diamètre et qui tournent très lentement. Le mélange entre par un bout du four légèrement incliné. A l'autre bout, du charbon pulvérisé très finement sert de combustible et produit une chaleur de 2,700 degrés Fahrenheit. Le "slurry" descend dans le four et, quand il atteint la partie chauffée, l'humidité disparaît. Après avoir été exposé à cette température élevée pendant environ trois heures, il prend la consistance de la brique. On n'a plus ensuite qu'à le pulvériser et à le mettre en sacs.

Nous nous préoccupons actuellement du fait que le ciment est expédié du Japon dans des navires japonais en acquittant le fret du lest qui est seulement nominal. Il traverse le Pacifique pour faire concurrence au ciment fabriqué en notre pays. Pour vous donner une idée de cette rivalité, qu'on me permette d'indiquer que les machines nécessaires à la fabrication du ciment dans la Colombie-Anglaise sont fort coûteuses. Il faut aussi acquitter de lourds impôts fédéraux et provinciaux. Quant à la main-d'œuvre, les ouvriers de race blanche touchent de $4 à $6 pour une journée de huit heures. En moyenne le salaire payé aux ouvriers japonais dans les fabriques de ciment au Japon équivaut à 98c. par jour, et les ouvriers travaillent de dix à douze heures par jour. Alors le prix de revient au Japon équivaut à une très petite part de ce qu'il est au Canada.

Maintenant aucun des humoristes de cette Chambre n'a de chance de s'en donner à cœur joie avec ces vieilles plaisanteries surannées au sujet des industries qui débutent. Cette industrie n'en est nullement à ses débuts. Toutefois je désire étudier cette question en m'inspirant des généreux principes qui nous fait désirer voir le Canada devenir un pays où l'on parle des salaires convenables, et où il est possible d'assurer à notre classe laborieuse la meilleure existence. Ce qui attire particulièrement les gens dans notre pays présentement, c'est que l'homme qui y vient peut avoir un emploi assez rémunérateur; et s'il est économe et prend soin de ce qu'il gagne—s'il est Ecossais, il ne se peut pas qu'il ne réussisse pas—il peut assez rapidement améliorer son existence, et une fois arrivé à l'âge mûr ou aux abords de la vieillesse, il peut s'assurer une retraite camparativement aisée. C'est un des attraits du Canada et si nous pouvons conserver cet attrait en maintenant un mode d'existence convenable pour nos ouvriers et en leur payant des salaires raisonnables, non seulement nous réussirons à garder notre propre population, mais nous en attirerons encore une très désirable de l'étranger. Je ne veux pas du tout que le Canada soit reconnu pour un pays où l'on vie chichement. Jamais je n'ai vu un bon camp minier, où l'on ne payait pas aux ouvriers un bon salaire; quand une localité s'appauvrit, tout le monde l'abandonne. Je n'ai jamais, non plus, connu de pays convenable où l'on vit chichement. S'il se trouve quelqu'un au Canada qui désire vivre chichement, qu'il s'en aille vivre sur l'autre rive du Pacifique, où partout il pourra trouver ce qu'il veut. Nous voulons que le Canada reste un pays où l'existence est convenable, où se paieront des salaires convenables, où nous serrons assurés d'un mode d'existence raisonnable, sans avoir à subir la concurrence orientale. Il y a longtemps que la Colombie-Anglaise a reconnu qu'il ne fallait pas de cette concurrence, puisqu'on est allé jusqu'à voter une loi pour exclure du pays la concurrence asiatique. S'il a fallu recourir à cette mesure à l'égard des orientaux eux-mêmes, ne faut-il pas tout autant empêcher d'entrer chez nous les produits à bon marché de l'Orient, qui viennent faire concurrence aux nôtres? Pourquoi irions-nous contribuer à fonder des foyers au Japon? Ne serait-il pas beaucoup mieux d'aider le Canada en fondant des foyers dans notre propre pays, et à promouvoir son essor en faisant transformer notre matière première en produits ouvrés par notre propre population? N'est-il pas ridicule de voir entrer dans les ports de la Colombie-Anglaise de navires chargés de pierre ouvrée quand nous avons trois chaînes de montagnes s'étendant de l'extrême nord jusqu'à la frontière américaine; il s'y trouve de schistes et de pierre calcaire en quantité suffisante pour

approvisionner tout le continent de ciment, si c'était nécessaire? Si on ne parvient pas à parer à la situation qui nous est faite, il n'en tient pas à nos ouvriers ni aux chefs des industres de ce pays. Il n'en tient qu'à une question de régime inférieur de vie et de salaires peu élevés, comme je l'ai dit en esquissant ce sujet antérieurement. C'est ce qui permet à ces pays d'écouler leurs produits sur notre place à un prix qui empêche toute concurrence.

Avant de terminer, j'aimerais à attirer l'attention du ministre des Finances (l'hon. M. Robb) sur cette situation et à le prier de prendre les moyens nécessaires pour protéger notre classe laborieuse et les capitalistes qui ont placé leur argent dans l'industrie chez nous, protection qui leur permettra de garder notre propre marché. J'irais, s'il le faut, jusqu'à le prier de recourrir à la clause antidumping, si l'occasion se présente de le faire.

M. W.-D. EULER (Waterloo-Nord): Monsieur l'Orateur, ce débat dure déjà depuis si longtemps, que j'éprouve quelque répugnance à le prolonger. Je ne dis pas cela pour critiquer le nombre ou la longueur des discours qui ont déjà été prononcés. Il va sans dire que je tiens à adresser mes félicitations à l'honorable député de Shelbourne-Yarmouth (M. Hatfield) sur son premier discours à la Chambre. Je suis persuadé que tous ici, quelle que soit leur opinion politique, conviendront que c'est un des discours les meilleurs, les plus intéressants et le plus documenté qui aient été prononcé au cours de ce débat. Si c'était, comme il dit, son premier discours depuis cinq ans, je croirais me faire l'interprète de cette Chambre en le priant de ne pas continuer à garder aussi longtemps sa lumière sous le boisseau.

Je crois pouvoir aussi féliciter sincèrement le ministre des Finances (l'hon. M. Robb) de son exposé budgétaire; et en faisant une ou deux réserves sur son mode d'exposition. La population du Canada est heureuse d'être assurée par sa bouche que jamais le pays n'a joui d'autant de crédit que présentement; que le pays est prospère; que la situation financière est meilleure; que nous avons en notre faveur une balance de commerce très considérable et qu'il a pu diminuer considérablement la dette du pays. Ils ont accueilli avec une plus grande satisfaction encore son annonce d'un dégrèvement, je crois, et avec une satisfaction égale, sa déclaration touchant l'amélioration des affaires du chemin de fer National.

En 1925, le chemin de fer National a accusé un bénéfice d'exploitation de 32 millions, une amélioration de 15 millions sur 1924. Il faut se rappeler qu'il a obtenu cet excellent résultat malgré une réduction appréciable des tarifs de marchandises dans l'Ouest, durant l'année. Il faut se rappeler aussi que les tarifs de marchandises sont plus bas au Canada qu'aux Etats-Unis. C'est un fait, certes, que si les taux au Canada étaient à peu près ceux des Etats-Unis, le réseau national aurait eu un surplus d'exploitation d'environ 60 millions en 1925. Les années passées,—et cela ne remonte pas à plusieurs années,—il y avait à la Chambre et en dehors plusieurs pessimistes touchant le chemin de fer National. Il y avait ceux qui craignaient que ce chemin de fer ne ruinât le pays, mais l'amélioration amenée par sir Henry Thornton a été si remarquable, depuis son entrée en fonction, que l'opposition ou la critique garde pour ainsi dire le silence depuis une couple d'années. Le seul député à la Chambre qui exprime encore sa désapprobation et sa méfiance relativement au principe de la nationalisation des chemins de fer est mon bon ami l'honorable député de Laprairie-Napierville (M. Lanctôt) qui regarde en ce moment de mon côté et qui a déclaré un jour,—il ne l'a pas fait récemment,—qu'il vendrait le réseau pour un dollar, de fait, il a réduit le prix à 50c. C'est un homme d'un si solide bon sens qu'il aura la bonne foi envers lui-même, j'en suis sûr, de convenir à bref délai qu'il s'est trompé et que le réseau national deviendra notre plus grande richesse.

L'an dernier, avec l'honorable député d'York-Sud (M. Maclean), j'ai exprimé quelques avis sur la possibilité d'effectuer de grandes économies par un fusionnement des deux grands réseaux ferrés du Canada. Ni le chef du Gouvernement, ni le chef de l'opposition, ni le chef du parti progressiste n'ont fait très bon accueil à ce conseil. Ils semblaient convaincus que les monopoles, soit d'intérêt privé, soit d'Etat, sont mauvais en principe. J'ai fait remarquer et je réitère qu'un monopole d'Etat est soustrait à toutes les influences néfastes qui s'appliquent aux monopoles d'intérêt privé. Ceux-ci s'exploitent en vue d'un bénéfice, ceux-là pour rendre service. Je n'entendais pas parler ce soir du fusionnement des chemins de fer; je le mentionne simplement à cause du discours prononcé par l'honorable député d'York-Sud. L'an dernier, dans un discours sur la question, j'ai affirmé, sur la foi de la meilleure autorité au Canada, que le fusionnement des deux réseaux pouvait entraîner une économie de 100 millions. Il y a quelques semaines, l'honorable député d'York-Sud a porté cette somme à 200 millions et, la semaine dernière, à 300 millions. Je tiens à déclarer que je ne fais pas mienne une prédiction aussi optimiste. En ce moment, je n'insiste pas du tout là-dessus, dis-je. Les chemins de fer ont été

fort prospères, l'an dernier, et, pour ce motif, quelques-unes de leurs difficultés ont disparu et la question n'est pas d'actualité. Je puis toutefois m'imaginer des circonstances dans lesquelles la situation ne sera pas aussi bonne que l'an dernier, et alors ce sera une question d'actualité. J'exprime le désir de la majorité du peuple canadien, je pense, en disant que si le fusionnement s'opère jamais, le monopole sera d'Etat et non d'intérêt privé. Si la discussion de l'an dernier n'a pas eu d'autre effet, elle a produit au moins celui d'enrayer la propagande si active menée en faveur du fusionnement du réseau national avec le Pacifique-Canadien, sous la direction d'une compagnie particulière.

Je voudrais mentionner un rapport fait par un comité de la Chambre haute, un rapport auquel on n'a pas accordé la moindre attention, et avec beaucoup de raison. Je parle du rapport du comité institué l'an dernier par le Sénat pour s'enquérir de la situation des voies ferrées. Ce comité a mené une enquête superficielle à huis clos et a publié un rapport exposant divers remèdes à la situation. Il présentait une solution entre toutes: le fusionnement des deux grands réseaux sous une administration unique, la garantie d'un dividende fixe à perpétuité entre les actionnaires et les obligataires du Pacifique-Canadien, après quoi, toutes les obligations ayant été payées, la division du bénéfice existant, à parts égales, entre les obligataires et actionnaires du Pacifique-Canadien et le Gouvernement canadien. Je n'ai pas été surpris que le peuple canadien s'en soit fort peu occupé. Ce marché serait certes un marché de dupe. Le peuple canadien devait garantir les dividendes, rendant ainsi parfaitement sûrs les placements des actionnaires du Pacifique-Canadien, tout en leur permettant sans risque aucun, le pays les courant tous, de partager également dans l'excédent des profits. Pareille proposition n'était pas à l'honneur du peuple canadien, ni du Parlement canadien.

Je me permettrai de rappeler succinctement la proposition faite depuis deux ans par le comité chargé de l'examen des affaires du National-Canadien. Cette proposition portait sur la déduction de capital des chemins de fer nationaux canadiens, chose que le Gouvernement ferait bien, je crois, d'examiner très sérieusement le plus tôt possible. Le capital de cette entreprise est trop élevé pour permettre sa réussite financièrement parlant. Ce capital énorme, ou plutôt cette surcapitalisation est la conséquence directe de l'exploitation privée. Il n'est donc pas juste que le National-Canadien porte éternellement à titre d'entreprise d'Etat la conséquence des fautes de l'exploitation privée. Les porteurs d'obligations dans le public représentent une valeur de 913 millions. Mes chiffres n'étant pas à jour sont peut-être quelque peu imprécis, mais je ne les pense pas très inexacts. Cela veut dire un service d'intérêt de 38 millions. Il est dû, en plus, au gouvernement canadien 690 millions, dont l'intérêt représente 31 millions. Il a semblé juste de proposer la déduction de la somme due au gouvernement pour ne laisser au National-Canadie que l'obligation de payer, sur ses revenus, les intérêts sur sa dette envers le public, savoir quelque 900 millions.

M. McQUARRIE: Où serait l'avantage?

M. EULER: Ce serait de priver au moins les adversaires de l'exploitation d'Etat d'un argument dont ils abusent depuis cinq à six ans. Je ne prétends pas que le pays y gagnerait un dollars; je sais le contraire. Mais le National-Canadien se trouverait ainsi sur une base d'exploitation raisonnable, comme cela se serait produit si la réorganisation s'était faite par une compagnie privée. L'exploitation privée des chemins de fer nationaux eût comporté la diminution du capital à un chiffre susceptible de justifier un revenu raisonnable sur semblable placement.

M. McQUARRIE: Question d'écritures, uniquement.

M. EULER: Mon honorable ami répète quelque chose qu'il ne comprend pas. Je le prie de m'excuser. Je ne veux pas lui être désagréable.

M. McQUARRIE: Je présume que l'honorable député croit tout connaître sur ce sujet.

M. EULER: Je prie mon honorable ami d'excuser ma remarque.

M. McQUARRIE: Pas d'offense.

M. EULER: Si cette proposition avait été mise en pratique, les chemins de fer nationaux eussent, l'année dernière, acquitté leur service d'intérêt, moins six à huit millions, sur leur surplus d'exploitation, et l'année prochaine leur budget serait équilibré.

Je passe maintenant à quelques points principaux du budget. Ce budget a été qualifié budget Robb, budget populaire et budget du peuple. Je crois que c'est un budget populaire, et je crois que mes honorables amis de l'opposition pensent de même aussi, sans probablement l'entendre au même sens que nous. C'est un budget populaire parce qu'il touche toutes les bourses en Canada et que c'est toujours là chose populaire.

L'hon. M. MANION: Qu'est-ce que mon honorable ami entend par toucher presque toutes les bourses?

M. EULER: Qu'il demandera moins qu'auparavant à chaque contribuable; je veux dire par là que les taxes sont diminuées. Je reviendrai sur ce point tout à l'heure. J'imagine qu'un Gouvernement ne peut proposer un budget entièrement satisfaisant pour tout le monde, question de sentiment politique mise à part. J'approuve chaleureusement plusieurs dispositions du budget, et je n'ai pas toujours approuvé tous les budgets présentés à cette Chambre. J'ai toujours combattu les taxes de timbre. L'on a dit, et justement, que c'étaient des taxes vexatoires, et en abolissant la taxe du timbre sur les chèques de cinq dollars, l'année dernière, le ministre des Finances a fait, dans la bonne voie, un pas qui fut bien apprécié. Il abolit cette année la taxe du reçu et c'est un pas de plus vers un meilleur état de chose. Je souhaite qu'il continue et qu'il abolisse entièrement toutes ces taxes une autre fois.

La population est contente de la réduction à 2c. du timbre postal. Un grand nombre de nos amis de la gauche cherchent à amoindrir l'importance de cette diminution en disant que le port ordinaire eût pu être laissé à 3c. et que le revenu additionnel eût pu être appliqué à l'amélioration de la livraison rurale. Je ne tiens nullement à m'opposer au bon service rural des dépêches pour les cultivateurs et ceux qui habitent la campagne, mais je ferai observer au Gouvernement que c'est peut-être là un des services les plus dispendieux que nous ayons au Canada, service dont le prix a probablement sa raison d'être. A mon sens, cependant, les tarifs demandés pour un service public devraient avoir quelque rapport avec la dépense occasionnée par ce service, et je ne ferais pas plus à l'aveuglette une suggestion de cette nature que je proposerais une subvention en donnant des tarifs de marchandises moins élevés à une partie du pays au détriment des autres

M. JACOBS: A moins de rechercher son appui.

M. EULER: L'honorable député est peut-être plus intéressé que moi. Je dois également féliciter le ministre d'avoir simplifié la perception de l'impôt sur le revenu, et surtout, d'avoir réduit cet impôt. Il n'a pas diminué la taxe totale sur le revenu, mais il a accompli une chose méritoire que nous devons tous reconnaître. Il l'a modifiée de façon qu'un contribuable avec un revenu modéré ait rien à payer. C'est juste. Tout de même je suis de l'avis de ceux qui ont critiqué un certain aspect de l'impôt sur le revenu. Je ne suis pas en faveur du principe du double impôt sur les revenus. Le ministre, peut-être à son insu, a appliqué un principe dont les effets n'ont probablement pas été tout à fait appréciés. Les propositions budgétaires relatives à l'impôt sur le revenu sont un coup direct, sinon intentionnel, porté aux compagnies à fonds social. En vertu de ces propositions, toute compagnie à fonds social sera obligée d'acquitter une taxe sur le revenu de 9 p. 100 sur ses profits. Si le profit qui reste est déboursé sous forme de dividendes, le particulier qui jouira de ces dividendes paiera un impôt additionnel, soit une double taxe, d'abord comme membre de la compagnie, et, deuxièmement, comme particulier. Je le répète, je n'approuve pas le principe de la double taxe; à mon avis, il n'est ni sage, ni juste. Personne ne se rendra populaire en paraissant se faire le champion du riche, mais il me semble que la justice devrait être impartiale, qu'il s'agisse du richard ou du pauvre, et c'est pour cette raison que je mentionne ce sujet maintenant. Après tout, une compagnie à fonds social fait des affaires d'une manière absolument légale, et, selon moi, il ne devrait y avoir nul obstacle dans son chemin. Je ne parle pas des grosses compagnies en particulier,—d'habitude elles sont capables de se défendre elles-mêmes,—bien que, à mes yeux, le principe soit bon pour n'importe quelle société. J'ai à l'idée les milliers de petites compagnies. Je suppose que, dans ma ville même, à Kitchener, il y a probablement une centaine de ces modestes sociétés à fonds social dans le domaine du commerce, des manufactures et diverses industries qui sont forcées d'acquitter un double impôt. Je pourrais peut-être citer un exemple montrant combien c'est injuste. Disons que nous avons dans ma ville sur un côté de la rue principale des marchands de nouveautés, Brown et Frères, dont le capital est de 100,000 dollars, et qui sont formés en compagnie à fonds social. Le principal possesseur du capital-actions est un seul homme, quelques particuliers, peut-être des membres de sa propre famille ayant des actions suffisantes, afin que la compagnie puisse être à fonds social. De l'autre côté de la rue est le rival de cette compagnie, Smith, qui a le même genre de commerce et le même capital. Les deux maisons réalisent le même profit, disons $10,000. La compagnie à fonds social est cotisée à 9 p. 100 sur ses bénéfices, moins l'exemption de $3,000, ou $630; la taxe particulière payée ensuite par Brown sur le dividende se monte à $245.90, soit un total de $875.90. Smith ne paye que son impôt particulier sur les profits d'affaires qu'il encaisse. En d'autres termes, il acquittera un impôt sur le revenu de $290. C'est certainement une injustice.

M. NICHOLSON: L'honorable député veut-il bien expliquer ce qui arrive dans le cas où une compagnie à fonds social est obligée de retenir les profits d'affaires?

M. EULER: Dans ce cas-là, l'actionnaire particulier n'aurait pas de dividendes, et par conséquent, ne paierait aucun impôt.

M. NICHOLSON: Mais n'est-il pas vrai que la loi projetée grève le profit, qu'il soit distribué ou non?

M. EULER: Elle taxe les bénéfices de la compagnie à fonds social.

M. NICHOLSON: Distribués ou non.

M. EULER: C'est exact. Je tiens simplement à faire remarquer cette injustice qui ne devrait pas exister. Je me suis permis de discuter la question avec le ministre des Finances; or, bien qu'il soit très discret à l'instar de la plupart des ministres du reste, j'ai toutefois lieu d'espérer qu'il modifiera les résolutions budgétaires de façon à faire disparaître cette injustice. Et maintenant, je désire discuter brièvement la réduction des droits sur les automobiles. Je tiens à élucider mon attitude, car ceux de mes honorables amis qui ont siégé ici au cours de la dernière législature, savent quelle est ma manière de voir en ce qui regarde les questions douanières. Ici, à la Chambre, aussi bien que durant tout le cours de la dernière campagne électorale, mon attitude a toujours été celle d'un protectionniste modéré. J'ose espérer que le mot " protection " n'offusque pas les oreilles de mes honorables amis du groupe progressiste. Si j'ai bonne mémoire, depuis l'ouverture de la présente session, j'ai entendu le chef même du parti progressiste (M. Forke) déclarer qu'il est en faveur d'une faible somme de protection, parce qu'il désire voir se développer nos industries et j'ai certes admiré sa franchise. J'ai toujours eu foi dans un tarif douanier qui permettra à nos industries légitimes de vivre, de prospérer et de se développer. Il n'est que juste aussi de faire observer que je me suis toujours opposé au maintien d'un tarif assez élevé pour permettre d'obtenir les bénéfices excessifs au détriment du consommateur. Or, le membre ordinaire du Parlement, — et je suppose que nous sommes tous des membres ordinaires...

M. JACOBS: Pas du tout; parlez pour vous-même.

M. EULER: Je ferai donc exception pour mon honorable ami de Cartier (M. Jacobs). Il est bien au-dessus de la moyenne. Cependant, les députés en général n'ont pas sous la main les renseignements qui leur permettraient de dire à quel niveau il faudrait maintenir le tarif douanier afin qu'il servît les fins que je viens d'exposer. Pour ma part, je n'ai pas ces renseignements en ma possession et je doute fort que le ministre des Finances lui-même, quelles que soient ses aptitudes, soit en mesure de dire quels sont exactement les droits qui devraient frapper chaque article assujetti au tarif douanier. C'est pour cette raison, qu'au cours des sessions précédentes, j'ai insisté à maintes reprises, de concert avec plusieurs de mes honorables collègues, pour la création d'une commission du tarif revêtue des pouvoirs nécessaires afin de s'enquérir de la situation et de soumettre au Parlement des conclusions qui nous permettront de fixer les droits d'une façon intelligente.

M. WOODSWORTH: L'honorable député aurait-il l'obligeance de définir un peu plus exactement ce qu'il entend par " la fixation des droits d'une façon intelligente? "

M. EULER: C'est-à-dire des droits qui nous permettront d'atteindre le but visé — faire en sorte que les industries canadiennes vivent et se développent au pays. Je ne croyais pas que ces explications fussent nécessaires après avoir exposé aussi clairement l'attitude que j'ai adoptée en ce qui regarde les questions de tarif. Nous avons donc constitué une commission du tarif et je désire féliciter le Gouvernement de cette initiative. Je caresse l'espoir que les commissaires se dépouilleront de tout préjugé et qu'ils accompliront leur tâche à la satisfaction de tous les intéressés. Cependant, je l'avoue en toute franchise, j'aurais préféré de beaucoup que la question du dégrèvement des automobiles eût été renvoyée devant la commission du tarif. On a fait valoir certaines raisons à l'appui de l'attitude du Gouvernement sur cette question. Pour ne citer qu'un exemple, on a prétendu que l'industrie de l'automobile était démoralisée depuis quelque temps par suite des rumeurs mises en circulation prédisant que les droits seraient abaissés. Le Gouvernement a donc jugé qu'il n'était pas désirable de renvoyer toute l'affaire devant la commission du tarif et de laisser l'industrie en proie à la démoralisation pendant encore une autre année. Je donne cette raison pour ce qu'elle vaut.

M. JACOBS: Mon honorable ami veut-il laisser entendre que le Gouvernement désirait mettre fin d'un seul coup aux tourments des manufacturiers d'automobiles?

M. EULER: Mon honorable ami, je le crains fort, attribue à mes remarques un sens qui dépasse de beaucoup mes intentions. Par con-

tre, je tiens à faire observer que depuis quelque temps, de concert avec tous mes collègues dans cette Chambre, je me figurais que les droits sur les automobiles étaient plus élevés qu'ils n'auraient dû l'être et que l'écart entre les prix payés respectivement par les consommateurs canadiens et américains pour une voiture de même marque, était trop considérable. C'est là l'exacte vérité, je le sais. Cette question a donné lieu à un grand débat ici, l'année dernière, et un bon nombre de représentants conservateurs, dont quelques-uns sont absents à cette heure, y compris certains honorables députés des Provinces maritimes, ont appuyé la résolution réclamant l'abaissement des droits sur les automobiles. Mon idée est que les prix des voitures canadiennes étaient plus élevés qu'ils n'auraient dû l'être. Je crois que le tarif en vigueur était pour quelque chose dans cette augmentation des prix et j'ai la conviction que cette réduction des droits de 35 à 27½ p. 100 n'empêchera pas l'industrie de l'automobile de survivre et de prospérer au Canada. Je ne prétends pas en connaître bien long au sujet de l'industrie de l'automobile; cependant, j'ai pris quelques renseignements depuis le dépôt du budget en discussion et j'incline à croire que la réduction des droits à 27½ p. 100 est parfaitement légitime. J'avoue toutefois avec la même franchise que je ne suis pas aussi sûr quant à l'à-propos d'abaisser les droits jusqu'à 20 p. 100 et, pour ma part, je ne m'exposerais pas trop, afin d'assurer la survivance de cette industrie au Canada. J'ai la conviction que c'est bien là ce que le ministre a l'intention de faire. Je ne sais pas ce qu'il a à l'esprit; j'ignore s'il apportera des modifications aux résolutions budgétaires; cependant, j'ai assez confiance en lui pour croire qu'il se refusera à ruiner de propos délibéré l'industrie de l'automobile ou aucune autre industrie canadienne; les choses seront arrangées à la satisfaction de tous les intéressés, consommateurs, manufacturiers et fabricants de parties d'automobiles. Convaincu de cela et croyant que le tarif sur les automobiles était plus élevé qu'il ne devait être quand il était fixé à 35 p. 100; je me pose le problème suivant: Qu'est-ce qui importe le plus; la chose elle-même ou la méthode par laquelle on y arrive? En ce qui me regarde, je crois qu'on peut approuver son acte en appuyant ce qui est bien, même si on n'approuve pas entièrement la manière dont on s'y est pris pour l'accomplir. Je dis cela tout en me rendant compte que ma déclaration est suceptible de critique. Néanmoins, je suis parfaitement certain que beaucoup de députés de la gauche, tout en votant contre la réduction du tarif sur les automobiles sont favorables à cette réduction et ils vont agir contrairement à leurs convictions. En disant cela je ne désire nullement faire des insinuations malveillantes, car je sais ce que sont les exigences de la politique. Si je pouvais penser que la ruine suivra cette réduction du tarif sur les automobiles je me prononcerais contre le budget. Je ne suis pas de cet avis, mais je compte que nous trouverons, soit par la discussion en comité, soit autrement, un moyen d'arrangement qui permettra à l'industrie de l'automobile de survivre et que la situation, après l'adoption du budget et des résolutions qui s'y rattachent, permettra aux fabricants d'automobiles, aux fabricants de pièces détachées et aux consommateurs d'être raisonnablement satisfaits. Je vais maintenant, monsieur l'Orateur, offrir une déclaration dont l'importance dépasse tout ce que j'ai avancé. A mon sens, le tarif est un important facteur de la vie industrielle du Canada. Croyant cela, je suis aussi d'avis que nous devrions jouir d'une stabilité raisonnable du tarif.

Divers MEMBRES: Très bien! très bien!

M. EULER: Je n'entends pas dire par là que des modifications ne doivent pas y être apportées de temps à autre, mais j'invite le premier ministre ou le ministre des Finances à déclarer que, dorénavant, nous pouvons compter sur une stabilité raisonnable du tarif, sauf quand on devra y apporter des changements après une considération et une étude sérieuses et la recommandation de la commission du tarif.

M. EVANS: Mon honorable collègue me permettra une question. Se rend-il compte que le tarif a sa repercussion entièrement sur les industries fondamentales ou sur l'abaissement du mode d'existence des classes ouvrières?

M. EULER: Je regrette de ne pouvoir suivre mon honorable collègue dans une discussion sur le tarif et tout ce qu'il comporte. Il me semble qu'il a compris mon attitude et j'imagine que la seule conclusion sur laquelle nous puissions tomber d'accord, c'est que nous ne saurions être d'accord. En terminant je dois ajouter qu'il ne faut prendre le budget comme je le trouve et c'est ce que doivent faire les autres députés. Il me faut, soit l'accepter en entier, soit le rejeter en entier et, comme je l'envisage, les avantages que j'ai signalés l'emportent tellement sur les désavantages, qui sont susceptibles d'être corrigés avec le temps, que j'appuierai le budget.

L'hon. M. MANION: Avant que mon honorable collègue reprenne son siège je tiens à faire observer qu'il avait promis de nous démontrer plus tard comment le budget pro-

fitait au peuple tout entier. Mon honorable ami voudrait-il développer cette remarque?

M. EULER: Je dirai un mot, par exemple, de la masse de gens qui trouveront un soulagement dans la réduction de l'impôt sur le revenu. Les gens pourront aussi acheter des automobiles un peu meilleur marché et les achètent dès maintenant. Il y a aussi la réduction dans le tarif postal.

L'hon. M. MANION: Que trouve-t-on pour le travailleur ordinaire et le petit cultivateur?

M. EULER: Mon honorable collègue se préoccupe-t-il maintenant du cultivateur en particulier?

L'hon. M. MANION: J'ai toujours tenu le cultivateur en considération spéciale et mon parti a agi de la même manière. Il a fait preuve d'autant de considération pour lui que mon honorable collègue, mais je pose une loyale question: Mon honorable ami prétend que le budget est avantageux pour la grande masse du peuple. Je lui ai sincèrement demandé de développer cette idée. Il parle de l'impôt sur le revenu et des automobiles à meilleur marché, mais que dit-il de l'ouvrier ordinaire et du petit cultivateur qui jamais ne gagnent $3,000 par an?

M. EULER: Je dirais que le petit cultivateur et l'ouvrier bénéficient de la réduction des droits sur les automobiles.

M. YOUNG (Weyburn): Que dire des droits sur l'outillage de lumière électrique?

M. STEWART (Leeds): Il n'y a pas de modifications.

M. YOUNG (Weyburn): Oui, 25 p. 100.

M. CASSELMAN: Etant, monsieur l'Orateur, l'un des plus jeunes députés je ne me suis pas beaucoup mêlé aux débats qui se sont déroulés ici, mais je comprends que je ne puis laisser passer cette occasion de présenter quelques observations touchant le budget. Après cela et avant de terminer mes remarques, je traiterai de certaines questions d'un intérêt particulier non seulement pour le comté que j'ai l'honneur de représenter, mais aussi pour l'ensemble du pays.

Je n'ai pas l'intention de suivre de très près l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler), mais j'aurai quelques commentaires à faire sur son discours. Pour cela, étant donné que je prends la parole ici pour la première fois, je comprends que je suis dans une position très désavantageuse. Mon honorable collègue est un vieux parlementaire ayant beaucoup d'expérience et reconnu, je pense, comme l'un des plus habiles membres du parti ministériel; autrement, on n'aurait pas dit qu'il pouvait avoir un portefeuille dans le ministère actuel. Plusieurs fois dans le passé, l'honorable député a critiqué le Gouvernement,—beaucoup plus énergiquement qu'il ne l'a fait ce soir,—à cause de son grignotage du tarif douanier. S'il ne l'a pas critiqué aussi violemment ce soir, serait-ce parce que le Gouvernement, cette fois-ci, a pris toute une bouchée au lieu d'une miette.

L'honorable député dit que c'est un budget populaire. Je crois qu'il a été élu comme libéral indépendant; or, pour moi le mot indépendant doit signifier quelque chose. Je ne sais s'il a toujours été élu sous cette étiquette, mais ce que je sais, c'est que la circonscription qu'il représente est une des régions les plus industrielles du Canada et je me demande si cela n'a pas quelque rapport avec l'emploi de ce qualificatif: indépendant. Si ses électeurs étaient ici ce soir, je me demande ce qu'ils diraient en le voyant voter contre une chose qui les touche de près. Je suis sûr qu'ils ne l'appuieraient pas dans une autre élection.

M. EULER: L'honorable député pense-t-il que mes électeurs ne sauront pas exactement comment j'ai voté?

M. CASSELMAN: Je le comprends, mais je sais aussi qu'avant les prochaines élections générales, il s'écoulera peut-être trois ou quatre ans.

Divers MEMBRES: Très bien.

M. CASSELMAN: Je parle sérieusement. Dans l'intervalle il est possible que le ministre des Finances (M. Robb) adopte la suggestion faite par l'honorable député ce soir et montre par ses actes que le tarif va être fixe et que l'industrie peut marcher sans crainte de changements dans le budget suivant.

Comme c'est la première fois que j'adresse la parole à la Chambre, je promets à mes honorables collègues s'ils veulent bien être indulgents à mon égard, d'être aussi bref que possible.

Je commencerai par dire que je suis stupéfait de voir que le Gouvernement revendique le droit de rester en fonction après le vote contraire des dernières élections. Quand on considère le programme sur lequel les élections se sont faites, on ne peut pas croire que les membres du ministère actuel sont les mêmes personnages qui s'étaient engagés à réformer le Sénat, à réduire les impôts, et avant tout à n'apporter aucune modification au tarif douanier de nature à nuire à l'industrie, sans avoir fait faire une enquête approfondie par la commission du tarif dont on avait tant parlé. Il semble que le principal objectif du Gouvernement soit de rester au

pouvoir et ensuite de ne rien faire qui soit susceptible de diminuer ses chances de succès, —si chance il y a,—aux prochaines élections générales. Donc, la seule conclusion que je puisse tirer, c'est que le Gouvernement pense d'abord à lui et ensuite aux intérêts du pays pourvu qu'en veillant aux intérêts de la nation, il ne fasse rien de nature à nuire à sa situation politique.

Le ministre des Finances, lorsqu'il a présenté son exposé budgétaire, le 15 avril dernier, a attiré l'attention de la Chambre sur le remarquable développement de notre commerce. Il a aussi fait remarquer que la balance favorable de plus de 402 millions dépassait toutes les précédentes, sauf celles du temps de guerre. Si j'en juge d'après le débat qui s'est déroulé depuis ce jour-là,—je souligne le discours que l'honorable député de Lincoln (M. Chaplin) a prononcé il y a quelques jours,—la majorité des membres est d'avis que cette balance créditrice n'est pas dans l'intérêt du pays. L'honorable député a fait exception pour les années de guerre. Je suppose qu'il l'a fait pour être juste, sachant que pendant la guerre certaines industries avaient plus de raison de se développer qu'à n'importe quelle autre époque. Mais j'estime qu'il n'aurait pas dû le faire, parce qu'il y a beaucoup de ressemblance entre notre balance commerciale du temps de guerre et celle de l'an dernier. Durant la guerre, si elle a été en notre faveur, c'est principalement à cause des munitions que nous avons expédiées au dehors. Les minutions en elles-mêmes sont mortelles pour l'homme. L'an dernier, la balance créditrice provenait de ce que nous avons exporté une grande quantité de matières premières que nous aurions dû travailler dans le pays. Ces exportations, tout en n'étant pas de nature à mettre la vie humaine en danger, étaient cependant funestes à l'industrie de ce pays. Je suis en faveur de tout ce qui tend à accroître notre commerce, mais d'un autre côté, je suis d'avis que la politique à suivre pour assurer le développement du pays consiste à conserver ici nos matières premières et à transformer autant que faire se peut en produits finis ces merveilleuses ressources dont la Providence, dans sa munificence, nous a comblés. Sans cela, je ne vois pas comment nous pourrons arriver à la solution d'un bon nombre de nos problèmes, notamment ceux qui ont trait à nos chemins de fer et à la population.

Parlant de population, j'aimerais à consigner au compte rendu certaines statistiques que je viens de recevoir du département du Travail des Etats-Unis. Avant cela, je rappellerai aux honorables députés qu'au cours des cinq dernières années plus de 600,000 de nos meilleurs citoyens sont partis pour les Etats-Unis. Pour quelle raison ces gens se sont-ils expatriés? Ils ne sont pas partis parce qu'ils n'aimaient pas le Canada. Ils nous ont quittés pour la raison bien simple qu'ils ne pouvaient se procurer de l'emploi au pays. Je ne vois pas ici la lettre dont je parlais, mais si je me rappelle bien les chiffres; ils font voir qu'en 1925, 123,000 ou 128,000 Canadiens ont émigré aux Etats-Unis. Au cours de l'année financière, qui se termine le premier mars, les départs sont un peu moins nombreux, mais je ne crois pas qu'il y ait diminution à l'heure actuelle. A vrai dire, d'après mes propres constatations,—et je pense être en mesure de voir ce qui se passe,—j'ai lieu de croire que de ce temps-ci, les gens s'en vont aux Etats-Unis en plus grand nombre que jamais dans le passé. Etant donné que j'habite dans la ville de Prescott, sise de ce côté-ci du fleuve immédiatement en face d'Ogdensburg et où se trouve le bureau du consul américain, j'ai l'avantage de voir le fonctionnement de ce bureau. Il m'arrive également de me trouver à mon propre bureau le samedi, et, règle générale, quelques heures le dimanche matin, et je ne crois pas avoir été une seule journée à mon bureau depuis le commencement de la session, sans préparer des déclarations pour des Canadiens qui partaient pour les Etats-Unis. Je dois dire aux honorables députés que les conditions requises pour l'admission aux Etats-Unis sont aujourd'hui bien connues et ce n'est que lorsqu'il survient des difficultés de forme que les gens s'adressent à un avocat. Ce matin, j'ai eu l'occasion d'aller au bureau du consul américain vers les dix heures. J'y ai vu dix Canadiens qui attendaient leur tour pour faire viser leurs papiers d'admission aux Etats-Unis. Ces dix Canadiens viennent d'une population d'environ 100,000, et si de nos jours, l'exode aux Etats-Unis est dans la même proportion par tout le Dominion que dans le district desservi par le consulat dont il s'agit, les honorables députés peuvent en conclure qu'aujourd'hui au moins un millier des nôtres sont partis aux Etats-Unis.

J'ai sous les yeux un article écrit par M. Herman Kull. Ceux qui connaissent les environs d'Ogdensburg savent que M. Kull est l'inspecteur en chef du service de l'immigration à Ogdensburg. Cette lettre est datée d'Ogdenburg (New-York), le 10 septembre 1925, et se lit comme suit:

Le chiffre de l'immigration du Canada à ce point-ci dépasse tous les records pour le mois. L'augmentation est de 7,367 sur le mois d'août 1924.

Monsieur l'Orateur, les membres du Gouvernement ou ceux qui appuient ce dernier, peuvent, s'ils le veulent, prétendre que de tout temps, il est parti de nos gens pour se rendre aux Etats-Unis. Je veux bien l'admettre, mais jamais dans nos annales, a-t-on vu les gens partir en aussi grand nombre qu'à l'heure actuelle, et toutes les statistiques officielles que l'on puisse se procurer ne portent que sur ceux qui entrent aux Etats-Unis par la voie régulière. Si les honorables députés connaissaient tous les trucs auxquels on a recours pour pénétrer aux Etats-Unis, ils constateraient que ces statistiques officielles ne donnent aucune idée réelle de cet exode.

J'aimerais, monsieur l'Orateur, à user de moins de rigueur possible à l'endroit du ministre des Finances, mais je regrette ne pouvoir lui prodiguer autant d'éloges qu'il en a reçus de la part de certains honorables députés qui ont pris la parole avant moi. Le budget comporte certaines modifications que j'estime être louables, peut-être pas autant qu'elles auraient pu l'être, parce qu'à mon avis les mesures qu'elles visent n'auraient jamais dû être adoptées en premier lieu. Prenons l'impôt du timbre sur les quittances, par exemple. Le ministre lui-même admettra, me semble-t-il, que la création de cet impôt a été une bévue. Je ne sache pas de loi que l'on ait si peu observée que celle-là. Le rappel de cet impôt sur les quittances apporte une certaine somme de soulagement aux grosses compagnies, mais il ne soulage en rien le cultivateur ou l'individu qui a réellement besoin qu'on lui vienne en aide.

On a félicité chaleureusement le ministre des Finances au sujet de la réduction de la taxe sur les ventes. Je veux bien le féliciter à mon tour. Mais je le fais avec une certaine réserve et voici pour quelle raison: avant cette diminution, la taxe avait été augmentée, ce qui nous ramène précisément là où nous en étions auparavant.

On a reconnu aussi beaucoup de mérite au ministre des Finances pour la diminution de l'impôt sur le revenu. A ce sujet, je suis à peu près du même avis que l'honorable député de Waterloo, qui m'a précédé, mais en exposant mon point de vue, je n'irai pas aussi loin que l'a fait l'honorable représentant.

Je vous concède que certains contribuables bénéficient d'un dégrèvement, mais j'ose affirmer que dans un an, quand nous connaîtrons le rendement de l'impôt sur le revenu, nous constaterons que, loin d'avoir payé bien moins de taxes, les contribuables en auront payé autant qu'avant le prétendu dégrèvement. Voici pourquoi je l'affirme: après le dépôt du budget, j'étais à la maison et neuf ou dix personnes sont venues me trouver avec leur feuille d'impôt sur le revenu. L'une d'elles est un homme qui l'an dernier a payé un peu moins de $3, mais qui n'aura rien à payer en vertu du nouvel impôt. Presque tous les autres du groupe étaient des gens qui rétiraient un certain revenu de valeurs autrefois exemptes d'impôts, la taxe étant acquittée par la compagnie. Bien que la plupart de ces personnes fussent d'ardents partisans du Gouvernement, elles étaient fort surprises et chagrines, vu l'annonce publiée dans les journaux relativement à la réduction de taxes, du fait que leurs impôts avaient doublé et dans certains cas, triplé.

On fait aussi de grands mérites au ministre des Finances d'avoir réduit les tarifs postaux. Cette réduction représente une très petite économie pour le pays. Le timbre de trois cents est réduit, mais pas le tarif urbain. Si nous avions des statistiques sur le nombre de lettres de la livraison urbaine, comparativement au nombre des lettres à 3c., nous constaterions, je pense, que les premières sont aussi nombreuses que les dernières. La réduction du tarif postal est d'un cent. Le cultivateur n'en retirera pas grand avantage. Si quelque honorable député est d'avis contraire, qu'il aille à la campagne et demande à tout cultivateur qu'il rencontrera combien il écrit de lettres. S'il trouve un cultivateur à qui cette réduction vaille 50 c. par année, ce sera l'un des plus grands épistoliers de la classe agricole.

Monsieur l'Orateur, je n'entends pas me livrer à une discussion sur le tarif, mais j'insère au compte rendu un article paru dans le *Mail and Empire* du 28 avril. Il y est question en termes généraux des avantages de l'industrie, mais particulièrement de la fabrication des automobiles. Voici le commencement de l'article:

> La grande majorité des Canadiens assez en moyens pour s'acheter des automobiles en sont déjà pourvus. Tout propriétaire d'automobile est aujourd'hui plus pauvre qu'il ne l'était avant la réduction du droit par le Gouvernement Mackenzie King, parce que sa voiture vaut moins. Si pour quelque raison, il désire vendre son véhicule sans en acheter un nouveau, il ressentira la répercussion entière de la moins-value. S'il désire acheter une nouvelle automobile, on la lui fera à un prix moindre, mais quand il offrira son ancienne automobile en paiement, il la vendra à un prix si diminué que la diminution du prix de la nouvelle automobile sera pour lui un très petit avantage, dans plusieurs cas, un avantage nul.

On m'informe que 90 fois sur 100, quand des gens achètent des automobiles, ils en ont une vieille à échanger. S'il en est ainsi et si les assertions faites dans l'alinéa précédent sont vraies, le dégrèvement ne profitera qu'à un dizième des gens qui achètent aujourd'hui

des automobiles. Je parle seulement des acquéreurs de véhicules. Je ne mentionne pas les hommes que la modification du droit forcera de suivre le million de Canadiens qui ont déjà franchi la frontière et gagné le pays voisin en quête d'un emploi. Voici la suite de l'article:

L'homme qui n'a jamais eu d'automobile, faute d'avoir les moyens de s'en procurer, sera-t-il plus en état de s'en acheter, si l'argent mis aujourd'hui en circulation par les industries de l'automobile s'en va aux Etats-Unis? S'il chôme, la fermeture de tant de fabriques canadiennes lui aidera-t-elle à se procurer de l'ouvrage, ou s'il travaille, la ruine d'une grande industrie canadienne accroîtra-t-elle son traitement ou son salaire?

On a évalué à plus de 110 millions le rendement des usines d'automobiles canadiennes pour la dernière année financière. L'expédition d'une grande partie de cette somme aux Etats-Unis accroîtra-t-elle la prospérité du Canada? Aidera-t-elle les gens employés dans d'autres industries canadiennes, les cultivateurs, les employés des fabriques et du commerce et les hommes de profession?

On trouve la réponse dans le résultat de l'expérience faite par un fabricant dans une petite ville de la Nouvelle-Angleterre, à l'époque où les fabricants américains luttaient pour leur existence et étaient sans cesse en péril, par suite des attaques des théoriciens du libre-échange désireux de leur enlever leur protection. Ce fabricant décida de marquer tout l'argent déboursé en salaires à ses employés, et pria les marchands et les banques de cette petite ville de lui apprendre en combien de mains avait passé l'argent durant les trois semaines suivant le paiement de ses employés. On tint un compte rigoureux de la chose et l'on constata qu'en moyenne chaque dollar avait passé entre les mains de huit personnes différentes.

Par exemple, un ouvrier paya à son médecin $5 d'honoraires; le médecin employa cette somme pour acquitter un compte d'épicerie; l'épicier la paya à un boulanger; le boulanger la paya à un minotier pour de la farine; le minotier l'employa à acheter du blé à un cultivateur; le cultivateur l'employa à acheter des articles d'épicerie; l'épicier la donna à un menuisier qui effectua quelques transformations dans son magasin; le menuisier la dépensa chez un quincaillier; le quincaillier paya avec son compte de boucher; le boucher la remit à la femme d'un cultivateur pour des œufs et du beurre; la femme du cultivateur acheta des étoffes à robe dans un magasin de nouveautés; le marchand de nouveautés la donna à sa fille pour qu'elle payât sa maîtresse de musique; la maîtresse de musique l'utilisa pour payer son dentiste. Si l'on avait suivi la trace de l'argent durant un an au lieu de quelques semaines, le relevé de la circulation serait encore plus surprenant. Songez aux conséquences pour le commerce du Canada si même la moitié de l'argent dépensé aujourd'hui au Canada par les fabricants d'automobiles pour payer des salaires et acheter des matériaux est envoyée aux Etats-Unis pour y passer de main en main là-bas plutôt qu'au Canada.

Je ne m'étendrai pas plus longtemps sur ce point. Je me contente d'affirmer que les arguments avancés dans l'article que je viens de citer sont irréfutables.

J'aborde maintenant une question qui intéresse particulièrement la région où je demeure; je veux dire le développement de la force motrice sur le Saint-Laurent. On me pardonnera, j'espère, si dans mon exposé je suis mes notes d'assez près. Comme la Chambre a déjà discuté cette année la question de la mise en valeur de nos ressources hydrauliques, à propos de la motion de l'honorable représentant de Toronto-Nord-Ouest (M. Church) je vais parler tout d'abord de cet aspect de la question.

Depuis des années il se fait une certaine agitation dans l'est de la province d'Ontario pour faire développer les sources d'énergie du Saint-Laurent parce que l'est de cette province ne se trouvait pas en état de faire concurrence dans le domaine industriel à la région ouest à cause du prix trop élevé de la force motrice. L'industrie a cherché à s'établir dans l'est d'Ontario, mais chaque fois qu'on adressait une requête à la commission hydroélectrique d'Ontario, qui a la haute main sur presque toute l'énergie électrique de la province, le coût estimé du projet était invariablement si élevé que l'industrie s'est établie dans la région ouest où la force motrice ne coûtait qu'une fraction de cet autre prix. Les facilités de transport dont nous jouissons dans l'est de la province n'avaient pas de valeur pratique à cause du prix élevé de l'énergie. On a fait certaines démarches pour remédier à la situation, une des raisons étant que les sources d'approvisionnement dans l'ouest d'Ontario commençaient à s'épuiser. Le Saint-Laurent étant une voie d'eau internationale le gouvernement fédéral a dû s'entendre avec la république voisine au sujet du développement désiré. La commission hydroélectrique de l'Ontario et le gouvernement de cette province ont demandé l'autorisation de développer de la force motrice à Morrisburg, endroit choisi par les experts du département; mais bien que ces demandes aient été soumises depuis longtemps, l'affaire n'avance pas. On m'apprend que ni la commission ni le gouvernement n'ont jamais reçu de réponse. La commission mixte internationale pouvait fort bien mener le projet à terme, mais au lieu d'utiliser ce rouage existant, le Gouvernement a nommé divers conseils ou corps, et bien que ces derniers existent depuis plusieurs années, ils sont apparemment aussi loin d'une décision qu'ils l'étaient l'an dernier. Le ministre de l'Intérieur, (M. Stewart) nous dit que ce corps va faire rapport au mois de juin. Je conclus des paroles du ministre que si le rapport est favorable la province aura l'autorisation d'entreprendre incessamment ces travaux. Mais qu'arrivera-t-il si le rapport n'est pas favorable?

J'ai l'impression que le rapport ne sera pas favorable, puisque en général les intéressés des Etats-Unis s'opposent à tout développement de ce genre comme relevant du régime de la nationalisation. Il m'a été donné aussi de causer avec divers membres du corps améri-

cain et à moins qu'ils aient changé d'avis, ou que j'aie mal compris leur attitude, je trouve que ce développement sera différé pendant bien des années encore. Un autre point important, c'est que depuis quelques années, surtout depuis qu'est devenue plus vigoureuse l'agitation visant aux développements hydrauliques, de grands capitalistes particuliers ont fait l'acquisition de droits riverains le long de la rive américaine; et comme l'Etat n'a pas le pouvoir d'expropriation, cela va retarder la réalisation du projet même si les commissaires américains l'aprouvent.

Je félicite le ministre d'avoir affirmé que ce Gouvernement reconnaît à la province le droit d'exécuter le projet de développement. Cet aveu m'a étonné à cause d'une expérience antérieure: voilà quelque deux ans j'ai eu le plaisir d'entendre sir Adam Beck parler devant une grande assemblée à Prescott où il a dit que l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, M Graham, lui avait admis cet après-midi-là que la province avait le droit d'entreprendre ce développement. Cette assertion a causé une grande satisfaction à l'assistance mais la satisfaction a fait place à la consternation deux jours plus tard quand M. Graham a publié dans les journaux un démenti catégorique.

La région est de l'Ontario a grandement besoin du développement des sources d'énergie. Grâce à ce développement, nous pourrons aller de l'avant et porter notre part de l'immense fardeau qui pèse sur la population de ce pays. A son défaut, force nous sera de continuer à rester comme nous sommes aujourd'hui, c'est-à-dire dans un état plus ou moins léthargique. Pour cette raison, et parce que le développement de l'industrie apportera des avantages à toutes les classes de la société, je demande au Gouvernement d'user de toute son influence pour assurer ce développement et pour ne pas se trouver à la merci de diverses commissions techniques, sauf pour en obtenir l'avis d'experts.

L'autre sujet que je désire traiter et qui est d'un plus grand intérêt général que local, c'est celui de la navigation. Puis-je mentionner un développement qui, à mon sens, ferait peut-être plus que tout autre pour aider les gens de l'Ouest qui s'intéressent à la question du transport, et pour les Provinces maritimes qui n'ont pas obtenu autant qu'ils auraient dû recevoir lorsqu'elles entrèrent dans la confédération. En abordant ce sujet, comme l'un des jeunes membres de cette Chambre, je crois exprimer les sentiments du jeune élément des provinces centrales lorsque je dis que nous comprenons les grandes difficultés qu'ont à souffrir l'Est et l'Ouest. Les gens du centre sont disposés à considérer ces difficultés du point de vue national plutôt que du point de vue égoïste et personnel; nous sommes prêts à faire tout en notre pouvoir pour aider ces parties du pays qui ont besoin de secours à cause de leur situation géographique ou d'autres causes. Mais d'un autre côté nous espérons qu'en retour vous comprendrez que nous, qui contribuons la plus grande partie des recettes du pays, pourrons compter sur votre appui en toutes les choses qui assurent notre bien-être économique. Pendant les dix dernières années, on a consacré une somme d'environ 100 millions pour la construction du canal Welland. Bien que cet argent soit dépensé dans une province du centre, cette entreprise sera nécessairement d'un immense service pour les provinces de l'Ouest dont les taux de transport seront réduits, et si le bureau de direction du réseau National adopte la politique qui convient, l'Est en tirera également de grands avantages. Les taux de l'Est seront également réduits, de même la dette nationale de nos chemins de fer, et surtout les wagons, au lieu de revenir vides, pourront transporter le charbon et les autres produits.

Lorsque le canal Welland sera terminé, je suis d'avis qu'une faible dépense additionnelle en doublerait les avantages. Le canal terminé, nous aurons la navigation en eau profonde jusqu'au pied du lac Ontario. De là à l'Est sur une distance de plus de 60 milles, au moyen d'une faible dépense que le gouvernement fédéral des Etats-Unis, me dit-on, serait prêt à fournir, on ouvrirait la rivière à la navigation pour les navires qui font escale aux ports des lacs. Ceci ferait de Prescott la tête de la navigation en eau profonde à l'est. Bien que le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) ne se trouve pas à son siège en ce moment, je désire le féliciter d'un discours qu'il prononçait ou d'une interview qu'il accordait à Toronto en octobre dernier, je pense; il suggérait de compléter cette entreprise dans la mesure du possible sans trop de dépenses et il suggérait Prescott comme la tête de la navigation en eau profonde à l'est.

Ceux qui sont au courant des facilités qu'offrent nos chemins de fer et le port à Prescott comprendront immédiatement combien il est logique de compléter cette entreprise. La rampe des chemins de fer de Prescott vers l'est est si bonne qu'il est facile de prendre un chargement maximum. Cette déclaration ne serait pas juste si Prescott était même à seulement 15 milles plus à l'ouest, car, dès qu'on se dirige vers l'ouest, la rampe est si mauvaise que la capacité d'une locomotive se trouve réduite considérablement. Les seules dépenses à faire comprendraient la construc-

tion d'un élévateur à Prescott d'une capacité suffisante pour recevoir à l'automne, les derniers chargements de grain qui n'ont pas le temps de se rendre jusqu'à Montréal; comme le port est libre de glaces en hiver, les navires pourraient prendre une cargaison en entrepôt jusqu'à ce qu'arrive le moment de l'expédition. Avec ce projet, que j'encourage le Gouvernement actuel à accepter assez tôt pour le mettre à exécution dès que le canal Welland sera terminé, on épargnera plusieurs cents sur la manutention de chaque boisseau du grain de l'Ouest. Ceux qui ont étudié la question prétendent que l'on épargnerait de 4 à 8c. par boisseau. On obtiendrait également par là une somme de trafic qui ne prend pas aujourd'hui la route du National-Canadien, on assurerait un trafic plus considérable à nos propres ports et l'on augmenterait les recettes de notre réseau national. L'élévateur d'Hailfax ne serait plus un simple monument pour le député senior actuel de cette ville (M. Black). On assurerait aussi une cargaison pour le retour des Provinces maritimes qui ont aujourd'hui à payer des taux exorbitants qu'on ne saurait réduire dans les conditions actuelles.

En terminant je désire appeler l'attention des honorables députés sur un vœu adopté par l'association des Boards of Trade d'Ontario à la réunion annuelle tenue à Kingston l'automne dernier. Je crois que des copies de ce vœu ont été envoyées au premier ministre et à quelques-uns de ses collègues; mais je désire la consigner au hansard. Il y est dit:

Les Ontario Associated Boards of Trade partagent absolument l'avis de la Dominion Marine Association, à savoir que le progrès de la construction du canal de Welland et les sommes qu'a coûté le réseau des canaux du Canada exigent qu'on ne retarde pas la construction d'un port de transbordement à l'extrémité du réseau des canaux du côté canadien; et ils prient le gouvernement fédéral de choisir, pour ce port, l'endroit considéré comme étant le meilleur dans l'intérêt des habitants du Canada et de prendre sans délai les mesures nécessaires pour assurer la construction d'un élévateur de transbordement et d'entreposage pour recevoir les premières cargaisons de grain qui descendront les canaux élargis.

M. S. C. ROBINSON (Essex-Ouest): Monsieur l'Orateur, si mes honorables collègues désirent que je parle ce soir et si les whips se sont entendus à cet effet, je ne retarderai les travaux de la Chambre que durant une demi-heure. La discussion dure depuis si longtemps que je ne parlerais pas, si je ne représentais une circonscription aussi importante que celle d'Essex-Ouest.

L'aspect le plus important de l'exposé budgétaire du ministre des Finances (l'hon. M. Robb) est le dégrèvement du tarif relatif aux automobiles, lequel nuira à cette industrie et à environ 280 fabricants de pièces. Cela est fort grave pour mon comté. On ne s'y attendait pas, après le discours prononcé par le premier ministre à Richmond-Hill, le 5 septembre dernier, et après les autres promeses contenues dans le discours du trône. Dans ces deux circonstances, on avait promis qu'aucune modification ne serait faite au tarif avant qu'une enquête complète n'ait été faite par une commission. Les habitants du pays comprennent maintenant que les promesses du premier ministre ne valent pas mieux que des chiffons de papier. L'effet de ce dégrèvement sur l'industrie et la construction sera considérable. Le gérant de la compagnie Chrysler me dit que cette compagnie projetait d'entreprendre des travaux de construction qui n'auraient pas été terminés avant trois ans. Elle se proposait de faire tout son commerce d'exportation à Windsor plutôt qu'aux Etats-Unis. A cause du dégrèvement du tarif, on a remis indéfiniment ces travaux. L'usine d'automobile de Ford (Ontario) se proposait de fabriquer des carrosseries fermées au Canada. C'aurait été la première usine du genre et elle aurait coûté $500,000, tandis que le matériel d'exploitation aurait nécessité un autre déboursé de $300,000. On remettra aussi indéfiniment la réalisation de ce projet. La compagnie devait employer 1,000 hommes dans cette usine. Il semble que le Gouvernement veuille punir les industries qui obtiennent du succès. L'industrie de la laine en est un autre exemple. Il serait juste que le Gouvernement annonçât à l'avance quelle industrie il se propose de frapper la prochaine fois, afin que les intéressés puissent se préparer en conséquence. La rumeur veut que, l'année prochaine, ce soit l'industrie de la chaussure, ou celle du coton ou bien celle des meubles.

Quant à l'impôt sur le revenu, il nous fait tous plaisir de voir que l'exemption est portée à $3,000, dans le cas des hommes mariés. Mais, au lieu de l'appeler une réduction, le ministre aurait dû dire que c'était un déplacement de l'impôt sur le revenu. En effet, c'est déplacer l'impôt sur le revenu d'une classe sociale à l'autre. On le fait porter à ceux dont les revenus proviennent de dividendes sur les actions et qui souffriront de la méthode des doubles impôts. N'eussent été les folles dépenses du Gouvernement, on aurait pu réduire cet impôt il y a deux ans. J'espère que la diminution de l'affranchissement des lettres ne servira pas d'excuse à l'annulation du décret du conseil d'octobre dernier en vertu duquel on ordonnait à la commission du service civil d'accueillir favorablement la demande d'une augmentation de salaires présentée par les

employés des postes. Les employés des bureaux de poste des villes en ont grand besoin, car les loyers et le prix des choses nécessaires à la vie sont plus élevés que dans les campagnes.

Lors des élections de 1921, aux élections complémentaires de 1923 et aux élections générales d'octobre dernier, la principale question en jeu était le tarif. Pour voir comme le sentiment du peuple a changé, songeons qu'en 1921, feu l'honorable W.-C. Kennedy fut élu par une majorité de 7,195 voix dans la région qui constitue maintenant les circonscriptions d'Essex-Est et Ouest; que cette majorité a été réduite à 1,072 le 1er mars 1923 et que, lors des dernières élections générales, le candidat conservateur a été élu dans ce comté par une majorité de 2,521 voix, les deux autres circonscriptions d'Essex élisant aussi des conservateurs.

Les villes de la frontière, en particulier celle de Windsor, ont progressé plus rapidement, durant les dix dernières années, qu'aucune autre partie du Canada; mais je regrette de dire que cette expansion s'est faite au détriment du reste du Dominion. Tous les jours, il arrive à Windsor des centaines d'habitants de l'Ouest et des Provinces maritimes et ces gens achètent ou louent une maison. Par conséquent, s'ils ne peuvent trouver d'emploi à Windsor ou dans les environs, ils doivent partir pour la république voisine, surtout les jeunes gens. De sorte que, dans la plupart des cas, il ne passe pas de temps avant que les familles entières s'en aillent aux Etats-Unis.

Parlant du besoin d'un tarif protecteur suffisant, la compagnie R. G. Dun disait l'année dernière que cinquante-quatre fabriques des villes frontières ou bien avaient dû cesser leurs opérations ou bien n'avaient pas réussi en affaires. Je citerai quelques exemples pour démontrer combien les villes-frontières ont eu à souffrir du manque d'un tarif protecteur adéquat.

M. McKENZIE: La compagnie R. G. Dun disait-elle que cela était dû à l'absence d'un tarif de protection?

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

M. McKENZIE: J'avais compris que c'était cela que vous aviez dit.

M. ROBINSON: Non, je n'ai rien dit de tel. La Fisher Body Company avait une fabrique de carrosseries d'automobiles à Walkerville. A la fin de 1924 cette fabrique fermait ses portes. La compagnie avait placé là un capital de $1,700,000 et donnait du travail à 950 ouvriers dont 95 p. 100 étaient de bons citoyens canadiens, les autres 5 p. 100 étant d'origine étrangère. A peu près tous ces ouvriers s'en sont allés chercher du travail à Détroit dans la fabrique de carrosseries. Le travail dans ces fabriques consiste dans la menuiserie, dans l'étampage du métal, l'assemblage, le pressage des glaces, le peinturage, et le finissage, tandis que les importations se composaient de feuilles d'acier, de résine et de vitre. Ces marchandises ne se vendent pas au Canada. La raison pour laquelle cette fabrique a suspendu ses opérations, c'est qu'elle ne pouvait soutenir la concurrence, surtout à l'étranger, des industries similaires en activité aux Etats-Unis qui produisaient en grandes quantités.

La compagnie General Motors s'établit elle-même au Canada au cours de la guerre avec un capital de plus de $2,000,000, somme dépensée à l'achat d'un terrain, à la construction de la fabrique et à l'acquisition de l'outillage, mais au cours des deux dernières années on n'a pas tourné une roue. On occupait de 1,200 à 2,000 hommes à la fabrication des moteurs, des essieux d'arrière, et ainsi de suite, pour l'industrie de l'automobile. Ne jouissant pas d'une protection suffisante, on découvrit que les succursales d'outre-frontière, en raison de la production en grande quantité et de la faible proportion des frais généraux, pouvaient se rembourser du droit et exporter de Détroit à un tarif de 27½ p. 100, alors que le droit sur une automobile complète était de 35 p. 100. Si le droit prélevé sur les moteurs, les essieux d'arrière et les autres pièces qu'on fabriquait eût été de 35 p. 100, le même que sur une voiture complète, on aurait pu continuer les opérations à Walkerville, donnant probablement du travail à un plus grand nombre d'hommes. En fermant l'usine, le gérant dit: "Nous reviendrons un jour quand le Canada se sera réveillé."

Je citerai l'exemple d'une autre industrie qui souffre aussi de ne pas avoir assez de protection, c'est une fabrique de peinture et de vernis à Windsor. La compagnie avait fort à faire pour approvisionner de peinture et de vernis les fabriques d'instruments agricoles au Canada, mais depuis qu'on a fait disparaître les droits prélevés sur le matériel servant à la fabrication des instruments agricoles, la compagnie de Windsor a eu beaucoup à souffrir. Le gérant, sollicitant un commande, vit les prix cotés à Chicago et on lui dit qu'il aurait la commande s'il pouvait donner des prix aussi avantageux. Cela ne lui fut pas possible et conséquemment l'in-

dustrie canadienne perdit cette commande; celles qu'on donne aujourd'hui en peintures pour les machines agricoles s'en vont aux Etats-Unis.

Une autre fabrique que beaucoup d'honorables députés ne connaissent pas, c'est celle de la Canadian Steel Corporation, d'Ojibway. Je sais de quoi je parle puisque je fais partie du conseil municipal de cette ville. Ce sera nouveau pour eux d'apprendre que cette compagnie a dépensé de huit à neuf millions pour compléter l'immense bassin, les voies ferrées et les voies de garage, les laminoirs, les ateliers des machines et les autres édifices qui, par suite de l'absence d'une politique douanière arrêtée et d'une protection suffisante pour garantir l'achèvement des travaux et la fabrication au Canada, sont restés au repos depuis cinq ans.

L'année dernière il s'est importé en Canada pour une valeur de $150,000,000 de produits en fer et en acier, la plus grande partie depuis qu'on a fait disparaître les droits sur certains articles servant à la fabrication des machines agricoles. D'ordinaire on juge de l'activité industrielle d'un pays en se fondant sur le rendement sidérurgique. La sidérurgie en ce pays est passé par une crise sérieuse, surtout par suite des agissements du ministère King. Quand on a abaissé le droit sur les instruments agricoles, le ministère King, pour tranquilliser les fabricants de ces machines, fit disparaître le droit sur le fer et l'acier. Il s'ensuivit que cette industrie fondamentale fut rudement atteinte et qu'elle passa aux Etats-Unis.

La revue qui fait autorité en cette matière sur ce continent est l'*Iron Age*. Voici ce qu'elle disait en parlant de la situation:

L'industrie sidérurgique du Canada subit une des plus dures épreuves de son histoire. Le rendement de juillet de fer en gueuse, se montant à 21,000 tonnes brutes, est le plus faible depuis qu'on enregistre le rendement mensuel, soit en 1917. On n'a fabriqué que 73 tonnes de fer basique, en comparaison de 38,600 tonnes en juin. Le rendement de l'acier, se montant à 22,400 en juillet, est le moindre depuis octobre de l'an dernier. Les statistiques de juillet accusent une baisse de 66 p. 100 pour le fer en gueuse et de 78 p. 100 pour l'acier en comparaison du rendement de mai. Mars et mai accusent la plus grande production de fer en gueuse et d'acier depuis mai 1924, mais le rendement moyen dans le premier semestre a été moindre qu'en toute année depuis la guerre. Entre temps, la consommation au Canada de l'acier laminé des Etats-Unis grandit. Les expéditions des Etats-Unis de juin et juillet se sont élevées à 92,000 tonnes, soit une moyenne de 46,000 tonnes par mois, contre une moyenne d'un peu plus de 20,000 tonnes par mois dans les cinq premiers mois de 1925.

L'assertion de l'*Iron Age* est un aveu que le ministère King, par son attitude envers cette industrie, a pour ainsi dire fait traverser la frontière à l'industrie canadienne de l'acier et du fer. Les chiffres officiels suivants d'Ottawa en disent long:

Etat comparatif des bordereaux de paye de l'industrie au Canada compilé par le département du Travail

	Sous le ministère Meighen.	Sous le ministère King.
	1920	1924
Instruments agricoles..	$ 13,894,561	$ 8,678,706
Acier et fer en gueuse	20,728,447	7,211,716
Pièces de moulage et de fonte	27,847,249	20,759,935
Matériel roulant de chemin de fer	18,834,322	13,482,632
Total, industries canadiennes	$132,885,132	13,482,632
		soit $33,000,000 de moins.
Etat comparatif des ventes de produits fabriqués au Canada		
Instruments agricoles..	$ 50,301,302	$24,773,648
Acier et fer en gueuse	138,382,823	33,687,178
Pièces de moulage et de fonte	99,892,583	58,014,378
Matériel roulant de chemin de fer	60,359,520	44,795,097
Toutes industries canadiennes	$640,233,785	$368,476,850
		soit $272,000,000 de moins.

Faut-il s'étonner, après pareille statistique, que nous ayons des faillites et que des centaines de milliers de nos ouvriers doivent s'expatrier? Rien mieux que ces chiffres ne fait ressortir le contraste entre le régime de M. Meighen en 1920 et celui de M. King en 1924. M. King déclara que le coût de la vie était excessivement élevé et que sa politique le réduirait fort. Le département du Travail de son propre Gouvernement révèle qu'en 1922 le nombre indice du coût moyen de 236 denrées était 152.7, tandis qu'en 1925 ce nombre indice s'était élevé à 158.8. En d'autres termes, il a coûté au peuple canadien 4 p. 100 de plus pour vivre d'articles importés sous le régime d'un tarif bas que d'acheter des produits domestiques fabriqués sous le régime de tarifs protecteurs, et ce coût plus élevé doit se payer par des gens au revenu fort diminué et aux impôts augmentés. Cette perte causée par M. King a de plus fait porter aux cultivateurs, pour ne parler que d'eux, leur part des 33 millions de diminution accusés par les bordereaux de paye. Les voies ferrées ont perdu le transport de 272 millions de produits ouvrés, sans compter le transport de toute une armée de voyageurs de commerce contraints de réduire leurs voyages au minimum parce que leurs produits sont moins demandés. N'est-il pas étonnant qu'au siècle de la science et dans un pays dont la population passe pour bien équilibrée, on ait toléré pareille bévue? La perte de 33 millions en salaires équivaut au chômage de 22,000 ouvriers gagnant $1,500 par année.

Les cultivateurs du comté d'Essex souffrent aussi d'une injuste concurrence du fait des primeurs en légumes et en fruits importées des Etats-Unis, en particulier les produits de serres. Quand leurs produits sont mûrs, ils subissent la compétition de l'excédent des régions plus méridionales des Etats-Unis. A mon sens, ils ont droit à une protection, en particulier durant la saison où les produits canadiens de meilleure qualité sont propres à être mis en vente.

Permettez-moi maintenant d'exposer un peu les résultats obtenus par l'Australie et les Etats-Unis sous le régime protecteur. Depuis quatre années, les Etats-Unis ont joui d'une prospérité inouïe. Jusqu'ici, si je me souviens, le Canada a toujours participé à cette prospérité. Nous l'avons peut-être obtenue six mois plus tard, mais quand un fléchissement s'est produit, nous l'avons toujours subi six mois plus tard. Dans son message au Congrès, le 6 décembre 1923, le président Coolidge disait:

La loi du tarif actuel a atteint ses deux principales fins: elle a fourni un revenu abondant et elle a produit une prospérité abondante. Sous ce régime, le pays a eu un commerce d'exportation et d'importation très considérable. Une constante revision du tarif par le Congrès est perturbatrice et nuisible. La loi actuelle contient une disposition élastique qui autorise le président à accroître ou à diminuer les articles n'excédant pas 50 p. 100 pour éliminer la différence entre le coût de production au pays et à l'étranger. Cela, à mon sens, ne signifie pas une refonte de la loi entière mais signifie, et elle sera appliquée ainsi, que chaque fois que l'enquête nécessaire révélera des inégalités suffisamment importantes dans un article, l'autorité a le pouvoir d'effectuer des remaniements.

J'ai le compte rendu d'un discours prononcé par sir James Elder, devant le conseil des directeurs de l'Exposition nationale canadienne, en septembre dernier. Voici ce qu'il a dit du tarif australien:

"L'Australie est maintenant au faîte d'une période de prospérité phnoménale et ses industries sont actives comme elles ne l'ont jamais été, à tel point que le peuple australien se débarrasse rapidement du lourd fardeau des impôts. La protection a été la cause par excellence du merveilleux succès de l'Australie dans ses échanges commerciaux avec les autres pays."

Sir James a déclaré qu'au cours des trois dernières années l'Australie a réduit sa dette de guerre de plus de 110 millions, tandis que la dette fédérale collective a été diminuée de 200 millions. L'Australie a non seulement diminué sa dette, mais son gouvernement, pénétré de l'importance d'alléger le lourd impôt du revenu, l'a diminué quatre fois depuis 1914, la taxe actuelle étant la même qu'avant la guerre, plus 20 p. 100, et l'on songe à d'autres diminutions avant longtemps.

Je prétends que si la production et une hausse du tarif douanier ont produit des résultats aussi avantageux aux Etats-Unis et en Australie, le Canada devrait adopter le même principe, afin de s'assurer une prospérité sans précédent.

[M. Robinson.]

Quelques mots seulement sur la question des impôts. Tout le monde sait que le Canada est surchargé d'impôts, et il y a peu de chance d'un changement sous le gouvernement actuel. Dans l'Ontario, l'impôt, sous la forme municipale, provinciale et fédérale, représente vingt taxes, dont voici la liste:

Immeuble.
Taxe d'affaires (sociétés).
Impôt municipal du revenu.
Impôt fédéral du revenu.
Taxe du chèque.
Taxe de la gazoline.
Taxe sur les automobiles, ventes et permis.
Taxe de consommation.
Taxe des mutations de propriétés.
Taxe des amusements.
Taxe du transfert de titres.
Taxe d'accise sur la bière.
Taxe du billet de wagon-dortoir ou de wagon-salon
Taxe d'affaire à la province, au secrétaire provincial.
Patente de fabrication à Ottawa.
Taxe sur les billets et découverts.
Allumettes.
Cartes à jouer.
Tabac.
Taxe des accidents du travail.

Si le Canada, au lieu de diminuer son tarif cinq fois en autant d'années, l'avait relevé, il serait en état de réduire la taxe comme l'ont fait les autres pays anglais. Le président Coolidge dit:

Passé une certaine limite, l'accroissement de l'impôt produit un fléchissement dans le revenu. Du moment que cette limite est dépassée, la fortune personnelle et les valeurs mobilières lui échappent, l'industrie ne peut soutenir la concurrence de ses rivales moins obérées et l'on ne trouve plus de fonds pour agrandir les anciennes entreprises ou en créer de nouvelles. Semblable état de choses signifie stagnation d'abord et ensuite dépérissement. Il faut craindre l'excès d'impôts qui tarirait nos ressources et détruirait notre prospérité.

Un mot ou deux à propos d'immigration. L'on admet presque généralement que notre argent, appliqué à quelque plan de nature à retenir nos fils de cultivateurs, serait bien mieux employé qu'à amener des immigrants de l'étranger. Mon idée serait d'aider les fils de cultivateurs incapables de rester sur le bien paternel trop exigu à s'établir sur des terres d'après un plan semblable à celui adopté pour l'établissement civil des soldats.

Je suis passé souvent par le consulat américain à Windsor qui a dû se trouver des bureaux plus vastes afin de suffire aux demandes de visas pour entrer aux Etats-Unis. La plupart de ceux qui partent viennent des campagnes et des petites villes, et je suis certain qu'ils profiteraient avec reconnaissance d'une aide qui leur permettrait de s'établir comme cultivateurs. A en juger par les demandes de certificats de naissance adressées au gouvernement d'Ontario et les foules qui assiègent les consulats américains, ce mouvement d'immi-

gration ne paraît pas vouloir ralentir. Voici le relevé comparatif des visas délivrés à Windsor à des citoyens d'origine canadienne entre les 1er janvier et 30 avril 1925 et 1926:

	1925	1926
Janvier	260	262
Février	219	295
Mars	294	540
Avril	235	514
	1,008	1,611

La *Free Press* de London, du 17 avril, écrit:

Le nombre de Canadiens qui se sont présentés au consulat américain cette semaine dépasse celui de toute autre semaine depuis l'établissement des règlements du visa le 1er juillet 1924. 170 Canadiens d'origine ont quitté London et les six comtés composant ce district consulaire pour les Etats-Unis. La semaine dernière, il en est parti 114.

D'après le consul, G.-R. Taggart, ceux qui se présentent au consulat donnent généralement pour raison de leur départ le manque d'ouvrage ou d'emploi régulier. L'on se plaint aussi du défaut d'emplois variés.

L'on m'a demandé bein des fois pourquoi la fabrication de l'automobile au Canada coûtait beaucoup plus cher qu'aux Etats-Unis. Je me suis procuré à la fabrique Dodge, de Toronto, un état expliquant chaque cent dollars d'augmentation. Le voici:

1. Droit payé au gouvernement canadien sur l'importation des matières premières, $35.05.
2. Différence en plus payée aux commissionnaires canadiens en conséquence de la mise de fonds plus élevée et du marché plus restreint, $24.
3. Prix plus élevé des matériaux achetés des fournisseurs canadiens, en conséquence du prix de revient plus élevé en Canada, $17.02.
4. Registre du prix d'achat des pièces fournies par la fabrique auxiliaire conformément à une exigence du gouvernement canadien, pour établir un juste prix marchand, $8.65.
5. Augmentation directe du prix de la main-d'œuvre, conséquence d'une production moins considérable, laquelle ne justifie pas l'installation de machines plus économiques, $2.08.
6. Frais généraux impossibles à ramener au minimum américain faute de production suffisante, $6.51.
7. Frais de vente et de commerce occasionnés par de moindres perspectives de ventes, $6.69.

Le ministre des Finances disait, d'après le compte rendu des Débats:

Bien que, de l'avis de nous tous, nos impôts soient plus élevés que nous ne le voudrions et qu'ils ne l'étaient avant le début de la guerre, ils ne le sont cependant pas au point de porter aucun Canadien à quitter le Canada pour aller vivre à l'étranger.

Cela n'est pas conforme aux faits. Un sujet britannique demeurant dans les villes-frontière où il dépense tout son argent gagné aux Etats-Unis où sont ses affaires s'en trouve puni. Prenez par exemple le cas d'un grand intéressé dans une entreprise dont il est l'administrateur général et qui achète et entretient une automobile pour son usage commercial. Cette voiture est inscrite dans les livres de la compagnie comme actif et son entretien est porté au compte des dépenses, de sorte que la propriété en est facile à établir. Or, un règlement arbitraire et inflexible de la douane l'oblige à payer depuis des années des droits de douane pour se faire transporter de son bureau d'affaires à sa résidence. Ces gens-là pourraient bien, comme nombre d'Américains le font, se procurer un permis de transit et se faire voiturer par un garçon de bureau, un Américain, et éviter ainsi de contribuer un sou de taxes dont une partie va à l'entretien de ces routes. De plus, ce simple permis de transit les autorise à se servir de leur voiture jour et nuit durant six mois de l'année. C'est là le côté absolument injuste de ce règlement.

Le privilège de vivre en Canada et d'y dépenser son argent gagné aux Etats-Unis comporte encore l'obligation de payer tribut sous forme de taxes, lesquelles sont approximativement quatre fois plus élevées que celles perçues par le gouvernement américain. Il est à ma connaissance personnelle que des douzaines de Canadiens à l'aise sont allés demeurer aux Etats-Unis à cause des lourdes taxes canadiennes.

Le dernier règlement du ministère relativement à l'impôt du timbre sur les chèques émis sur les banques américaines est très mal vu des banques des villes-frontière, et j'imagine qu'il en est de même à tous les points internationaux. Les gérants de banques des villes-frontière savent que des compagnies canadiennes et des compagnies américaines établies du côté canadien maintiennent leur compte de banque à Détroit à cause de la taxe générale des chèques et particulièrement de la taxe des chèques émis sur les banques américaines. Autre chose fort ennuyeuse pour les clients des banques des villes-frontière. Il arrive fréquemment que des chèques américains déposés par des clients aux banques des villes-frontière, puis envoyés à Détroit après l'apposition du timbre, pour collection, en reviennent impayés faute de fonds ou pour d'autres raisons, et dépouillés du timbre. En sorte que si la banque est requise de retourner le chèque à Détroit, le client est obligé d'apposer un timbre une deuxième fois, parce que le timbre est exigé. Je tiens d'un gérant de banque qu'un établissement de Détroit qui avait un dépôt dans une banque canadienne l'a tout retiré à cause de cette taxe.

Avant de terminer, monsieur l'Orateur, je tiens à vous féliciter pour votre réélection au poste éminent que vous occupez depuis 1922. Nouveau député, je suis bien peu au courant des complications des formalités parlementaires, mais votre esprit de justice et

votre impartialité depuis le commencement de la session m'ont vivement impressionné.

(Sur la proposition de M. Fraser, la suite du débat est renvoyé à une séance ultérieure.)

La séance est levée à onze heures cinquante minutes du soir.

Mardi, 18 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT

Par M. CAHILL: Le 2e rapport du comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

L'AJOURNEMENT DU JOUR DE L'EMPIRE

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Avec la permission de la Chambre, je proposerai la motion suivante, qui pourra être réservée comme avis de motion si elle n'obtient pas l'approbation unanime de la Chambre.

Que lorsque la Chambre s'ajournera le vendredi, 21 courant, elle reste ajournée jusqu'au mardi 25 courant.

(La motion est adoptée.)

LE DEVELOPPEMENT DE L'ENERGIE ELECTRIQUE SUR LE SAINT-LAURENT

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. sir HENRY DRAYTON (York-Ouest): Monsieur l'Orateur, je désirerais savoir de mon très honorable ami, le premier ministre (M. Mackenzie King), s'il a lu la dépêche publiée dans les journaux du matin, annonçant que des capitalistes de New-York ont formé le projet de développer de grandes quantités d'énergie sur le parcours du Saint-Laurent, mais qu'ils doivent d'abord obtenir l'assentiment du gouvernement du Canada avant d'entreprendre ces travaux. Le Gouvernement a-t-il reçu quelque demande à ce sujet?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami est le premier à appeler mon attention sur cette affaire. Il n'est pas à ma connaissance que le Gouvernement ait reçu une demande de cette nature. Si on s'adresse au Gouvernement à ce sujet, nous nous en tiendrons au programme que nous avons énoncé au cours de la dernière session.

M. NICHOLSON: Je tiens à appeler l'attention du Gouvernement sur une dépêche de New-York qui a été publiée dans les journaux d'Ottawa, hier, comme suit:

Le *Herald Tribune* apprend qu'on doit accorder bientôt des permis d'exploitation de forces hydrauliques du Saint-Laurent comportant une dépense de 200 millions à la Frontier Power Corporation of America. Bien que le fait n'ait pas été annoncé officiellement, le journal dit que les membres de la commission de force motrice de l'Etat ont résolu de ne pas tenir compte de la menace du Gouverneur Smith, qui veut que l'exploitation de force motrice soit la plus importante question de l'Etat, et sont prêts à appuyer le projet de la Frontier Corporation qui est une compagnie subsidiaire de la Aluminum Company, of America, de la Dupont de Nemours Company et de la General Electric.

Comme cette question d'exploitation de force hydraulique du Saint-Laurent est fort importante je me demande si le Gouvernement a été informé de ce projet d'exploitation dans l'état de New-York et s'il a fait des démarches pour protéger les intérêts canadiens.

Le très hon. MACKENZIE KING: L'attention du Gouvernement a été attirée sur ce fait par mon honorable ami (sir Henry Drayton) qui dirige en ce moment l'opposition. Il en a parlé il y a quelques moments et l'honorable député d'Algoma-Est verra ma réponse dans le hansard de demain. Il me semble qu'elle répondra à sa question.

LES DEPOSANTS DE LA HOME BANK

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. McGIBBON: Le *Toronto Star* contient un article disant que les déposants de la Home Bank n'ont pas pu toucher leur 35 p. 100 parce que certains ne jouissent d'aucune influence auprès du Gouvernement. Je désire demander au premier ministre si c'est vrai et, dans ce cas, s'il doit apporter remède à cette situation.

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, je puis affirmer à mon honorable ami que l'influence, ou le manque d'influence, ne pèse nullement dans cette question. Je crois savoir que, récemment, certains déposants se sont réunis pour étudier la situation dans laquelle ils se trouvent et ils doivent venir à Ottawa présenter des demandes touchant leurs réclamations. Dès qu'ils auront offert leurs représentations je me trouverai plus en mesure de dire à mon honorable ami ce qui en est.

LES AUDIENCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DU TARIF

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. SPENCE (Maple-Creek): Je désire appeler l'attention du Gouvernement et surtout du ministre des Finances (M. Robb) sur un article publié par le *Citizen* d'Ottawa,

hier, et intitulé: "La commission du tarif doit entendre le plaidoyer des aciéries." Voici cet article:

Parmi les divers appels qui sont déjà soumis à la commission consultave du tarif, les deux premiers à être étudiés seront ceux qui viennent de deux compagnies d'aciéries, la Algoma Steel Corporation et la British Empire Steel Corporation, Limited. Ces demandes seront mises à l'étude par la commission lors d'une séance qui aura lieu à Ottawa le mercredi 26 mai, à dix heures et demie du matin.

Les demandes des deux compagnies nommées invoquent l'incidence du tarif sur divers aspects de l'industrie canadianne de l'acier spécialement en ce qui regarde les drawbacks, l'inégalité des prix de revient, la dépréciation du numéraire et divers autres facteurs.

Il est évident que ce sont les premières d'une foule de demandes de cette nature et voici ce que je désire savoir: Comme humble citoyen et simple unité dans le grand public consommateur du Dominion je me demande comment je serai représenté devant cette commission? Le Gouvernement s'en est-il occupé? Sinon, pourquoi?

L'hon. M. ROBB: Si ma mémoire est bonne le Gouvernement a reçu des demandes de deux aciéries qui veulent être entendues par la commission du tarif. J'ai renvoyé ces demandes d'une manière régulière au très honorable M. Graham, président de la commission qui m'a dit qu'il allait arrêter la date d'une audience générale où tous ceux qui sont intéressés dans l'industrie de l'acier, comme ceux qui sont intéressés à un tarif plus ou moins élevé, auront l'occasion de se présenter devant la commission et d'être entendus Je suis convaincu que le très honorable M. Graham sera aussi heureux d'entendre mon honorable ami que tout autre citoyen du Canada.

M. LOGAN ET LE SENAT

M. MacNUTT: Etant donné que M. Logan, de Cumberland (N.-E.), a déclaré récemment, lors d'une assemblée tenue à Parrsboro, qu'il avait été nommé au poste de sénateur, alors qu'il a été félicité par le maire de cette ville et d'autres personnes, je désire demander au premier ministre si cette déclaration est fondée?

Le très hon. MACKENZIE KING: Cette déclaration n'a pas été faite que je sache. M. Logan ne me l'a certainement pas faite. Quand il me le dira je pourrai répondre à mon honorable ami.

LE RAPPORT DE LA COMMISSION DU SERVICE CIVIL

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. H. H. STEVENS (Vancouver-Centre): Le rapport de la commission du service civil au Gouvernement qu'on attend depuis longtemps est-il prêt à être publié et le Gouvernement a-t-il pris une décision à cet égard?

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): L'honorable député sait qu'un sous-comité du conseil des ministres avait été chargé d'examiner le rapport de la commission du service civil et qu'un certain nombre de représentants des employés des services extérieur et intérieur de l'Etat avaient exprimé le désir de comparaître devant ce comité. Ils ont été reçus. Ils ont demandé qu'on ne donne pas suite au rapport pour le moment et qu'on le renvoie à la commission afin de leur permettre à eux, les employés de l'Etat, intéressés, de formuler de nouvelles demandes. Ils ont prétendu qu'ils n'avaient pas eu l'avantage d'exposer leurs revendications à la commission et ils désiraient que cette occasion leur fût fournie. Le Gouvernement a jugé à propos d'accéder à leur demande à cet égard et le rapport a été renvoyé pour être étudié par la commission lorsqu'elle sera reconstituée.

UNE NOUVELLE LIGNE DE CHEMIN DE FER VERS LE PACIFIQUE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. A. DeWITT FOSTER (Hants-King): Le 14 mai, après avoir signalé un article publié par la *Canadian Gazette* de Londres au sujet d'une ligne de chemin de fer allant au littoral du Pacifique, j'avais demandé si la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien avait fait une demande en vue de l'acquisition de cette ligne. Le ministre des Chemins de fer à qui ma demande avait été communiquée m'a répondu, lundi dernier, que son ministère n'avait aucun renseignement. Dois-je comprendre qu'il parlait alors au nom de tous les ministères?

L'hon. CHARLES DUNNING (ministre des Chemins de fer): Je n'ai pas eu l'occasion de m'entretenir de la chose avec tous mes collègues. Ma réponse concernait le département des Chemins de fer. Je ne vois personne autour de moi qui en sache plus long que moi à ce sujet.

DIVULGATION DE CERTAINS RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

M. A. DeWITT FOSTER (Hants-King): J'avais posé une autre question au sujet de l'achat par les chemins de fer Nationaux Canadiens d'une ligne électrique, allant de la rue Moreau au Bout-de-l'Ile. Le ministre m'a répondu que la ligne avait été achetée pour les besoins généraux du service, mais

que la direction des chemins de fer considérait qu'il n'était pas dans l'intérêt public d'en faire connaître le prix. Dois-je comprendre que ce renseignement sera donné plus tard à la Chambre en comité ou autrement, ou bien refuse-t-on définitivement de donner l'information?

L'hon. CHARLES DUNNING (ministre des Chemins de fer): Comme tous mes prédécesseurs, j'ai l'habitude de communiquer toutes les questions concernant les chemins de fer Nationaux à la direction du réseau. Dans plusieurs cas, on considère qu'il n'est pas dans l'intérêt public de donner des renseignements détaillés. La Chambre est assez bien au courant de la façon dont on a procédé dans le passé à cet égard. Toutefois, j'ai fait inscrire au Feuilleton un avis de motion concernant l'institution d'un comité spécial pour les chemins de fer de l'Etat. Les représentants des chemins de fer Nationaux assisteront aux séances de ce comité lorsqu'il sera formé et l'on pourra alors leur adresser les questions auxquelles il n'a pas été répondu jusqu'ici d'une façon satisfaisante. Je ne garantis pas que dans chaque cas on donne une réponse, car tout le monde sait qu'il n'est pas toujours sage de la part d'une grande maison d'affaires de faire connaître tous les détails de son exploitation. Je suis sûr que le comité réglera la difficulté et que l'honorable député sera satisfait.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je comprends très bien que nous ne pouvons pas discuter ce sujet à présent, mais j'hésite beaucoup à croire que le ministre expose là la politique arrêtée du Gouvernement. Jusqu'à présent jamais la Chambre ne s'est vu refuser, en réponse aux questions posées à l'appel de l'ordre du jour, les renseignements concernant les achats à compte du capital. Il serait étrange qu'on adoptât cette politique à l'avenir.

Divers MEMBRES: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: L'honorable député est en contravention au règlement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais j'estime que c'est une question qui a son importance au point de vue public et c'est pourquoi...

Divers MEMBRES: A l'ordre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si mon honorable collègue insiste, je proposerai l'ajournement de la Chambre pour discuter cette importante question publique.

M. l'ORATEUR: On doit laisser l'honorable député terminer sa question.

[M. De Witt Foster.]

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est ce que je pensais. Ayant fait observer l'importance de cette affaire, j'étais sur le point de demander si c'était là la politique arrêtée par le Gouvernement. Ne doit-il pas être répondu, dans cette Chambre, aux questions, régulièrement faites, qui ont trait non pas à l'administration ou à l'exploitation, mais aux frais d'établissement? C'est ce sur quoi porte la question.

L'hon. M. DUNNING: Assurément, mon honorable ami fait d'une mouche un éléphant; je n'ai rien dit de tel au nom du Gouvernement sur la question d'administration générale. J'ai indiqué à l'honorable député la manière dont il pourrait obtenir les renseignements qui ne lui avaient pas déjà été communiqués. Pour ce qui est de la question de principe je suis d'avis que l'attitude de l'honorable député d'York-Ouest est défendable. Pour parler au dépourvu, je ne sache pas de circonstances qui puissent motiver un refus de renseignements sur les achats effectués au compte d'établissement. Mon honorable ami me croira peut-être lorsque je l'assure que le Gouvernement n'entend nullement modifier la ligne de conduite déjà adoptée à cet égard.

M. PRICE (Westmoreland): A ce même sujet, j'aimerais à faire observer au ministre des Chemins de fer qu'au cours des deux ou trois dernières semaines, j'ai fait inscrire au Feuilleton une question concernant le tonnage des marchandises reçues par le réseau national à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et à Portland, renseignements dont j'avais besoin pour faire des comparaisons. On m'a répondu qu'il n'était pas dans l'intérêt du chemin de fer de faire connaître ces chiffres. Maintenant, je ferai ressortir que le premier ministre de ce pays, parlant à Moncton (N.-B.) le 13 octobre 1921, a promis qu'advenant son avènement au pouvoir...

Divers MEMBRES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: A l'ordre! L'honorable député contrevient au règlement.

M. PRICE: Je veux savoir...

M. l'ORATEUR: Aucun débat ne peut avoir lieu à cette phase des délibérations. L'honorable député viole le règlement.

M. PRICE: Je réclame la permission de demander au ministre des Chemins de fer (M. Dunning) s'il se propose de s'en tenir à l'attitude qu'il a prise au sujet de cette question ainsi que relativement aux autres questions qui se présentent concernant le chemin de fer national. Je voudrais savoir aussi s'il se propose de communiquer à la Chambre

les renseignements auxquels elle a droit et que le public est également en droit d'exiger, ou s'il persiste dans son refus...

Divers MEMBRES: A l'ordre!

M. PRICE: Je veux savoir si vous allez me fournir ce renseignement, oui ou non.

L'hon. M. DUNNING: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention, et le Gouvernement non plus, de refuser à la Chambre les renseignements auxquels elle a droit sur quoi que ce soit. La question même dont il s'agit en ce moment a été entourée de difficultés depuis que le Gouvernement a fait l'acquisition de voies ferrées. Les ministres antérieurs des Chemins de fer, des deux côtés de la Chambre, ont éprouvé les mêmes embarras à ce sujet, comme en fait foi le compte rendu officiel.

Quant à la question de savoir jusqu'où la prudence nous permet d'aller lorsqu'il s'agit de faire connaître au public, par l'intermédiaire de la Chambre, le détail des opérations du réseau national au profit des concurrents des chemins de fer de l'Etat, c'est chose que je suis constamment appelé à décider, tout comme les anciens ministres des Chemins de fer devaient le faire en pareilles circonstances. Je puis me tromper parfois, mais j'agis toujours en parfaite sincérité.

Divers MEMBRES: A l'ordre!

M. BOYS: C'est là un discours et non une réponse.

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre ne s'écarte pas du tout du règlement. On lui a posé trois questions, une par l'honorable député de Hants-King (M. Foster), une autre par l'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton) et une autre par l'honorable représentant de Westmoreland (M. Price), toutes ayant trait aux relations qui existent entre le Gouvernement et les chemins de fer nationaux. Le ministre veut faire connaître à la Chambre la ligne de conduite suivie par les ministres antérieurs relativement aux questions de cette nature. Mais si la Chambre veut prendre mon avis, je lui conseillerais de mette fin à la discussion et de passer à l'expédition des affaires.

L'hon. M. DUNNING: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, puis-je terminer ma réponse?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Commencez-la.

L'hon. M. DUNNING: Je puis me tromper sur les choses dont la divulgation serait préjudiciable aux intérêts du chemin de fer, mais je puis assurer la Chambre que je m'efforcerai en tout temps de publier le maximum de renseignements qui ne lèse pas les véritables intérêts du peuple canadien et ses intérêts dans ce réseau.

M. PRICE: Monsieur l'Orateur...

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS TOUCHANT LA DESTITUTION DE M. ALEX. D. KING

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. ROBERT K. SMITH (Cumberland): Je demande un renseignement au ministre intérimaire des Postes touchant une motion que j'ai fait inscrire au Feuilleton, au commencement de la session, et par laquelle je demandais le dépôt de documents relatifs à la destitution de M. Alex. D. King, directeur des postes d'Oxford, dans le comté de Cumberland (N.E.). La Chambre a adopté cet ordre le 15 mars, mais les papiers n'ont pas encore été déposés. Puis-je demander quand je peux compter les recevoir?

L'hon. ERNEST LAPOINTE: Je serai heureux de faire la demande nécessaire, mais je ne serais pas surpris que les documents eussent été déposés.

M. SMITH: Ils ne l'ont pas été.

L'hon. M. LAPOINTE: Nous verrons.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DE L'EXPOSE BUDGETAIRE

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb (ministre des Finances) l'invitant à se former en comité des voies et moyens ainsi que sur l'amendement de l'honorable R. J. Manion.

M. I. D. MACDOUGALL (Inverness): Monsieur l'Orateur, il fut un temps dans la politique canadienne où le Gouvernement et l'opposition étaient si partisans, si intransigeants dans leur attitude qu'aucun d'eux ne pouvait reconnaître de mérite à l'autre. Chacun d'eux pensait que, pour ce qui regardait l'autre, "rien de bon ne pouvait jamais venir de Nazareth". A cette époque, c'était un crime politique impardonnable pour un député oppositionniste de croire que le Gouvernement pût jamais avoir raison, et c'était une véritable trahison pour un ministériel de s'imaginer que le Gouvernement pût jamais avoir tort. Pour ma part, je n'adhère pas à pareille opinion. A la Chambre, mon allégeance est acquise au parti conservateur, parce que j'ai foi en ce parti, en sa politique et en ses principes et parce que j'ai confiance en son chef qui, pour sa ténacité et ses rares dons d'intelligence, n'a certes pas d'égal au Parlement, et est peut-être hors pair dans toute législature que le Canada ait eue depuis la

Confédération. Mais ces considérations ne m'empêcheront jamais de discuter sans préjugé et avec l'unique préoccupation de l'intérêt de mon pays, au meilleur de ma connaissance, les questions d'une grande importance au point de vue national. Pour ce motif, je ne crois pas commettre une grave hérésie politique en employant mes premiers mots sur le budget à féliciter sincèrement l'honorable ministre des Finances (M. Robb) de son maître exposé du budget au Parlement. Je suis heureux d'ajouter que je puis avec raison étendre mes compliments au delà de la simple forme de l'exposé budgétaire, car le budget contient plusieurs choses que j'approuve de tout cœur.

Le ministre dit, par exemple, que l'état financier du pays s'est amélioré. Je ne révoque pas cette assertion en doute, je ne la conteste pas. Tant qu'il me sera donné d'occuper un siège en cette enceinte, j'accueillerai avec un véritable plaisir et j'acclamerai toute information touchant l'amélioration de l'état des finances nationales, quel que soit le parti du ministre des Finances qui fait cette déclaration.

Le budget actuel nous promet aussi un dégrèvement quelque peu appréciable. Cet objet louable et désirable s'obtient surtout par la réduction de la taxe sur les ventes et l'abolition de certaines autres taxes nuisibles imposées en majeure partie au peuple canadien par le Gouvernement d'aujourd'hui. En prenant cette disposition, le Gouvernement ne fait que rendre une justice tardive au contribuable canadien. Il ne fait qu'écarter de son chemin les branchages et les épines dont le Gouvernement a parsemé sa route depuis son arrivée au pouvoir en 1921. Quand le gouvernement dirigé par mon très honorable ami (M. Meighen), malheureusement empêché par la maladie de prendre aujourd'hui son siège à la Chambre, a perdu le pouvoir en 1921, la taxe sur les ventes était de 1c. ½ pour le fabricant et l'agent commissionnaire. Durant la première année du ministère King, cet impôt a été augmenté à 4½ p. 100. La deuxième année le ministère King, non content de ce relèvement, a augmenté jusqu'à 6 p. 100 l'impôt sur les ventes. Cette augmentation, qu'on ne saurait légitimer, a sérieusement entravé le commerce canadien. Il y a eu tant de protestations contre la hausse excessive qu'en 1924 le ministère King a réduit la taxe de 6 à 5 p. 100, chiffre où elle est restée jusqu'à la présente diminution. Il est indubitable que la très forte augmentation dans les taxes directes prélevées par ce Gouvernement depuis 1921 constituait un des griefs du public contre le ministère King lors des dernières élections fédérales; et il se peut fort bien, monsieur l'Orateur, que la leçon salutaire administrée alors au Gouvernement par les électeurs soit la vraie cause de cette réduction des impôts que le ministère propose enfin, car on peut dire de tous les gouvernements que la crainte du peuple est le commencement de la sagesse.

Le budget propose qu'à partir du 1er janvier 1927 le tarif préférentiel britannique ne soit appliqué qu'aux marchandises acheminées directement, sans transbordement, à un port maritime ou intérieur du Canada. Je me rallie d'emblée à cette proposition; c'est un pas dans la bonne voie, et j'en félicite le Gouvernement. Je fais remarquer, toutefois, que les statistiques du commerce pour l'année 1925 montrent qu'au cours de ladite année nous avons importé des marchandises britanniques pour une valeur de $153,586,000, et que sur ce total il en est venu $152,586,000 directement par voie des ports canadiens. Si ces chiffres sont exacts, la proposition s'applique à beaucoup moins d'un pour cent de nos importations de la Grande-Bretagne; par conséquent elle n'imprimera pas un essor notable au mouvement de nos ports. Quoi qu'il en soit, c'est un pas dans la bonne voie, et comme c'est un phénomène assez rare dans la carrière du ministère actuel, je le félicite cordialement de sa décision.

Nous avons été témoins d'une discussion longue et chaleureuse sur le dégrèvement projeté des automobiles. Qu'il me soit permis de dire, monsieur l'Orateur, que je ne suis nullement le défenseur attitré de l'industrie canadienne de l'automobile. Mon attitude à son égard est essentiellement la même que vis-à-vis de toutes nos grandes industries utiles. Je veux qu'elle soit prospère et qu'elle grandisse, qu'elle rapporte des dividendes équitables à ceux qui y ont placé leurs capitaux, qu'elle assure un emploi continu aux artisans canadiens, et vende son produit à un prix ransonnable au public du pays. Je ne saurais dire quelle mesure de protection est nécessaire à cette industrie pour qu'elle puisse remplir toutes ces fonctions; c'est, du reste, ce que ne saurait déterminer aucun honorable député, qu'il soit à la gauche ou à la droite de M. l'Orateur, sans acquérir auparavant une pleine connaissance de tous les faits relatifs à cette industrie. Il n'y a qu'une manière d'acquérir cette connaissance approfondie de la situation et d'arriver à une décision intelligente sur cette question: c'est de faire déterminer la protection requise par une commission compétente et impartiale, munie de pleins pouvoirs d'enquête, qui pourra soumettre au Parlement un rapport fondé sur cette enquête. Même dans des circonstances ordinaires le Gouvernement aurait dû en agir

ainsi; et je maintiens qu'en l'occurrence le ministère ne saurait se départir de cette ligne de conduite sans manquer à la dignité et à l'honneur. Dans le discours du trône, en effet, le Gouvernement a énoncé la politique d'enquête par la commission du tarif. Je cite la politique énoncée publiquement par le Gouvernement dans ce discours; sans doute le très honorable chef du Gouvernement reconnaîtra-t-il ce passage:

> Afin de développer nos industries rien ne doit être négligé pour faire disparaître l'élément d'incertitude dans les amendements du tarif; ceux-ci ne devraient être faits qu'après un examen sérieux de leur portée sur les industries naturelles ou manufacturières, et toute demande d'augmentation ou de réduction devrait être soumise à une enquête puis faire l'objet d'un rapport préparé par un bureau possédant les qualifications requises et les pouvoirs d'aviser le ministère.

Voilà, monsieur l'Orateur, qui est clair, voilà qui apparemment ne prête pas à équivoque; il n'y a sûrement pas de correctif, pas de réserve. Le programme ministériel, c'est-à-dire l'enquête par la commission du tarif douanier, devait être appliqué à toutes les industries canadiennes que protégeait le tarif. Par sa décision, énoncée dans le budget, relative à l'industrie de l'automobile le Gouvernement se condamne lui-même, fait litière de sa politique fiscale publiquement proclamée, et manque sans vergogne à la parole donnée au public canadien. En effet, en proposant cette diminution de droits sans enquête, le Gouvernement s'attaque à cette seule industrie, entre les centaines qui jouissent de notre régime protecteur, et s'arroge le droit de la juger et de la condamner sans permettre aux intéressés de plaider leur cause ou d'invoquer des témoignages favorables. Comment faire cadrer pareille conduite avec la justice et le "fair play" britanniques dont on parle tant?

Je tiens à exposer clairement mon attitude sur cette question. Si l'on avait soumis la question de la réduction des droits sur les automobiles à la commission du tarif, et si, après une enquête complète et impartiale on en était venu à la conclusion que les droits devraient être réduits de 10 ou 15 p. 100, ou même de 20 p. 100, j'appuierais certainement, dans ces circonstances, la recommandation de la commission dans cette Chambre. Mais, monsieur l'Orateur, je n'approuverai jamais, je n'appuierai jamais une démarche aveugle qui pourrait très bien désorganiser gravement et peut-être ruiner une industrie importante et utile du Canada, surtout lorsque cette démarche aveugle est faite en dépit d'une déclaration précise et publique du Gouvernement sur sa politique fiscale. Je ferai remarquer que ceux qui encouragent et appuient le Gouvernement lorsque ce dernier viole la parole donnée au peuple canadien ne se font pas honneur et ne rendent aucun service au Gouvernement. Rien ne détruit plus sûrement le respect pour l'autorité constituée, dans ce pays ou dans tout autre pays, que de voir le Gouvernement, symbole même de cette autorité, manquer à la parole donnée et violer délibérément les promesses faites au pays. Nous traversons des jours difficiles pour ce qui est du respect de l'autorité constituée, non seulement dans notre pays, mais dans tout l'univers. Nous trouvons des gens, même au Canada, qui voudraient vouer au mépris populaire toute autorité constituée Quiconque aide ces âmes mal inspirées dans leur œuvre néfaste ne devrait pas pouvoir s'étayer sur les actes du gouvernement canadien. Quelles que soient les choses qu'un gouvernement puisse ou ne puisse pas faire, il ne devrait certainement pas manquer à la parole donnée, ou ignorer une politique clairement annoncée. On ne peut tromper le peuple, si l'autorité constituée doit être respectée. Je soumets cette pensée à la considération du Gouvernement.

Cette question présente un autre aspect, un aspect que je mentionnerai avec beaucoup de prudence et une grande répugnance. Je crains qu'une attaque contre le système tarifaire, attaque contraire à la politique fiscale du Gouvernement, sur une industrie située dans Ontario, province qui n'a aucune voix prépondérante dans le cabinet, ne ramène ces préventions regrettables entre provinces et entre races dont le Canada a tant souffert dans le passé et que tous les vrais Canadiens déplorent. Sans vouloir revenir sur les anciennes plaies, je dirai qu'à une certaine époque la grande province anglaise d'Ontario et la grande province française de Québec étaient séparées par un immense golfe creusé par les malentendus et les préjugés. Nous sommes tous au courant des difficultés que les hommes d'Etat de ces deux grandes provinces ont dû vaincre pour faire disparaître les malentendus dans l'union du Haut et du Bas-Canada. C'est dans le but de faire disparaître les malentendus que les hommes d'Etat des deux grandes provinces conçurent l'idée d'effectuer une plus grande union en 1867. Même après la confédération, les hommes d'Etat canadiens comptaient parmi leurs plus grandes difficultés celle de concilier les réclamations rivales des différentes provinces, des différentes races et des différentes croyances. Pour atteindre ce grand idéal, sir John A. Macdonald travailla avec courage et succès pendant de nombreuses années. Peu après sa disparition de la scène politique de ce pays, son œuvre fut reprise par un autre Canadien non moins distingué, un Canadien français, le grand et éloquent sir Wilfrid

Laurier. Nous savons très bien avec quelle répugnance sir Wilfrid Laurier accepta la direction de son propre parti. Il craignait que sa race et sa religion ne nuisissent à son parti aux urnes électorales, mais sir Wilfrid Laurier vainquait les préjugés. Il n'était qu'aux débuts de sa brillante carrière et déjà son nom était respecté dans tous les foyers anglais de toutes les provinces de ce Dominion et vénéré dans un très grand nombre. Sir Wilfrid Laurier gagna et retint le confiance des Canadiens de langue anglaise, parce qu'il était toujours prêt à accorder aux autres provinces, aux autres races et aux autres croyances la même mesure de justice qu'il réclamait pour les siens. S'il vivait aujourd'hui et s'il était le leader de ce Gouvernement,—et dans leur cœur les membres de la droite doivent considérer comme une grande perte qu'il ne soit pas ici, et quelquefois lorsqu'ils comparent sir Wilfrid avec leur leader actuel ils doivent "soupirer de ne pouvoir toucher cette main qui a disparu et entendre cette voix qui s'est tue"—si, dis-je, il vivait aujourd'hui, dirigeant ce Gouvernement, présenterait-il ou approuverait-il une mesure dont l'effet est de priver une des industries importantes d'Ontario du même traitement que ce Gouvernement accorde à toutes les autres industries protégées des autres provinces du Canada? Il n'appuierait certainement pas une telle mesure et je demande aux représentants de la province de Québec, qui l'ont suivi et aimé, de ne pas sceller par leur appui une injustice que sir Wilfrid Laurier aurait certainement refusé de commettre. Je ne dis pas, monsieur l'Orateur, et je ne crois pas que ce soit la voix de Québec qui ait forcé le Gouvernement à traiter injustement une industrie d'Ontario. Nous pouvons facilement deviner d'où est venue la pression. Elle est probablement venue d'une petite coterie d'idéologues bien intentionnée que renferment le parti libéral et le groupe progressiste, prêchant le libre-échange sur toutes les denrées, mais manifestant leurs bon sens en limitant l'application pratique de cette politique à un unique ingrédient du cocktail de l'homme riche. Monsieur l'Orateur, les partisans du Gouvernement prétendent que l'opinion publique réclamait le dégrèvement du tarif relatif aux automobiles. Si l'opinion publique doit déterminer la politique douanière du pays, il suit de là que, lorsque cette opinion publique réclame un relèvement du tarif, on doit le faire sans consulter la commission du tarif.

Cela m'amène à parler des deux grandes industries fondamentales de ma province, celles de l'acier et de la houille. Dans la Nouvelle-Ecosse on sent de plus en plus la nécessité d'augmenter la protection de ces deux industries; j'oserais même dire qu'il y a unanimité sur ce point parmi les libéraux et les conservateurs de la province. Les ouvriers des aciéries de Sydney, parmi lesquels on compte des libéraux, des conservateurs et des travaillistes, ont récemment adopté une résolution ayant pour objet de demander au Gouvernement de relever les droits imposés sur l'acier. Les journaux libéraux de la province n'ont pas gardé le silence sur cet incident. Le *Sydney Record,* journal fort estimable, considéré comme l'organe autorisé du parti libéral dans l'île du Cap-Breton, a publié depuis trois mois des articles éditoriaux où il indique l'urgence et l'opportunité de relever les droits imposés sur les produits du fer et de l'acier. Ce journal libéral ne fait que suivre l'exemple donné depuis longtemps par les journaux conservateurs de la province. L'industrie de l'acier est la plus importante de la province, après celle de la houille. Elle a donné naissance à la ville de Sydney. Cette ville, dont la population est de 25,000, dépend absolument de cette industrie. Si celle-ci était ruinée, l'herbe pousserait quelques mois après dans les rues de Sydney. Les mêmes remarques s'appliquent à New-Glasgow et à Trenton, situées dans le comté de Pictou. Les habitants de la Nouvelle-Ecosse désiraient tellement l'établissement de cette industrie, qu'ils ont fourni eux-mêmes un million et demi du capital des aciéries de la province. La plupart de ces actions ont été achetées par des personnes de faibles moyens. Ce capital représente les économies accumulées pendant des années de dur labeur. Si le Gouvernement ne secourt pas l'industrie de l'acier de la Nouvelle-Ecosse dans ce moment critique, s'il ne la protège pas contre la concurrence déloyale des pays à devises dépréciées et où les ouvriers sont peu rémunérés, cette industrie fera sans doute banqueroute. Actuellement, elle est presque acculée à la ruine. Si l'opinion publique a permis au Gouvernement d'oublier sa politique douanière relativement à l'industrie de l'automobile, elle devrait aussi lui permettre de relever le tarif imposé sur les produits du fer et de l'acier.

J'ai été surpris d'entendre, il y a quelques mois, le ministre de la Défense nationale (l'hon. M. Macdonald) déclarer dans la Chambre qu'il s'oppose à toute nouvelle augmentation des droits imposés sur ces produits. Je sais bien que cet honorable député ne représente plus le comté industriel de Pictou; je sais parfaitement qu'il est un exilé politique de son comté natal. Mais il le chérit certainement, comme nous aimons tous l'endroit qui nous a vus naître. Je lui demande

donc de se joindre aux habitants de la Nouvelle-Ecosse qui tentent de sauver l'industrie, même s'il doit désavouer les paroles qu'il a prononcées dans la Chambre un certain jour pour demander aux progressistes de maintenir le Gouvernement au pouvoir.

Je n'ai pas l'intention d'étudier à fond la question de l'industrie de la houille de la Nouvelle-Ecosse et du Dominion en général, l'ayant déjà fait à diverses reprises. J'ai traité le sujet sans passion et j'ai fait connaître des faits irréfutables pour démontrer que cette industrie souffre de la concurrence injuste que lui fait la houille grasse des Etats-Unis. A cause des avantages de la situation géographique de ces houillères, chaque mineur américain peut produire une moyenne de 5 tonnes .7 de houille par jour, tandis que le mineur de la Nouvelle-Ecosse n'en peut extraire que 1.7. Très souvent, on peut, aux Etats-Unis, extraire la houille grasse et la mettre en wagon à l'entrée des puits de mines pour $1 la tonne et dans la plupart des cas le prix de revient total de l'extraction n'est pas plus élevé que le seul salaire de la main-d'œuvre dans la Nouvelle-Ecosse. Quand nous nous sommes joints à la confédération, on nous a promis un débouché pour notre houille dans le Canada central. Ce débouché existe. Le Canada central importe plus de 15 millions de tonnes de houille chaque année, versant de ce chef aux Américains 120 millions de dollars et procurant ainsi de l'emploi aux mineurs américains. Ce commerce revient de droit aux provinces de l'Alberta et de la Nouvelle-Ecosse. Le gouvernement fédéral devrait donc adopter et maintenir une politique ayant pour objet de nous donner un accès facile dans cette partie du pays qui devrait prendre sa houille chez nous.

Le discours prononcé hier soir par l'honorable député de Shelburne-Yarmouth (M. Hatfield) m'a vivement intéressé. C'est un des plus beaux discours préparés que le ministre de la Défense nationale ait probablement envoyé à tout candidat libéral en Nouvelle-Ecosse au cours de la dernière campagne. J'y retrouve le machiavélisme du ministre. Je pourrais revoir en esprit nos adversaires au cours de cette lutte électorale, réunis dans la petite école de campagne, débitant un discours dans ce genre-là. C'est peut-être pour cela que, dans des comtés de tradition libérale, des conservateurs ont été élus avec des majorités considérables. L'honorable député a dit que nous ne pourrions chercher à avoir le Canada central comme un débouché pour nos produits. J'aimerais que le leader du Gouvernement (M. Mackenzie King), qui a fait cette déclaration, dise aujourd'hui à la Chambre où il nous serait possible de vendre notre houille et notre acier si ce n'est sur les marchés du Canada central. J'ai bien approfondi cette question et je puis assurer le Gouvernement que, si on nous exclut des marchés du Canada central, nos houillères ne seront en activité que deux jours par semaine tandis que nos acieries ne travailleront qu'une journée et trois quarts par semaine. Le Canada central est le marché naturel et tout trouvé pour l'acier et la houille de la Nouvelle-Ecosse. C'est sur ces deux industries que la prospérité agricole de cette province peut compter. Qu'on nous fournisse l'avantage de donner plus d'expansion à ces industries et nous pourrons assurer un vaste marché aux produits agricoles de la Nouvelle-Ecosse.

En peu de mots je voudrais maintenant parler d'une affaire qui intéresse en particulier mon comté, puis j'aurais fini. Certains de mes honorables collègues ont l'impression que la British Empire Steel Corporation possède toutes les houillères de la Nouvelle-Ecosse et qu'elle y exerce une prépondérance. Pour leur édification, je leur dirai que, dans le comté que j'ai l'avantage de représenter ici, nous avons toutefois des gisements importants de houille encore inexploités. On estime qu'on pourrait en extraire deux milliards de tonnes dans ce comté. A l'heure actuelle les capitalistes ne peuvent être amenés à entreprendre l'exploitation de ces gisements pour la raison bien simple que nous n'avons pas assez de protection pour les décider à faire les placements. Il s'ensuit que dans mon comté nous n'avons qu'une mine de peu d'importance en exploitation donnant du travail à 450 hommes avec un rendement de 600 tonnes de houille par jour; tandis que si nous jouissions du tarif de faveur qu'il faut et de prix de transport à bon marché qui nous permettraient de profiter des marchés du Canada central, le rendement dans ce comté serait non pas de 600 tonnes mais de 20,000 tonnes par jour. La raison pour laquelle nous n'avons pu exploiter ces gisements c'est qu'on nous a refusé, conservateurs comme libéraux, les facilités de transport nécessaires. Au cours de la session actuelle, nous avons eu un débat sur le chemin de la baie d'Hudson. De mon siège ici j'ai dit aux députés de l'Ouest que j'appuierais ce projet si j'étais convaincu que ce chemin de fer contrebuerait au développement de l'Ouest. Je n'ai pas changé d'opinion et j'ai l'intention de donner mon appui à cette entreprise dans les conditions que j'ai posées. Je pense toutefois que je n'outrepasse pas mes droits en priant ces collègues, vu la faveur avec laquelle j'accueille leurs revendications en matière de transport, qu'ils agiront de même quant aux facilités de transport que

je réclame pour mon comté. Nous avons besoin de la construction d'un chemin de fer de soixante milles à partir de la ville d'Inverness jusqu'à Chéticamp pour avoir un débouché sur la partie la plus riche en minerai de la Nouvelle-Ecosse, et, à la vérité, de tout le Dominion. Je sais qu'il ne servira à rien de demander au Gouvernement de faire insérer un million de dollars dans les prévisions budgétaires pour la construction de ce chemin, d'autant plus que je n'ai pas l'appui des progressistes à lui offrir; mais je vais faire appel au chef du Gouvernement, qui, malgré que nous n'acception pas la politique et celle de ses collègues, reste quand même un Canadien désireux de voir prospérer toutes les parties du pays. Il a créé une commission pour s'occuper des droits des Provinces maritimes. Cette commission ira en Nouvelle-Ecosse et je prierais qu'on lui donnât instruction de visiter le comté d'Inverness pour voir aux nécessités de transport de cette région. C'est bien peu ce que je demande et je pense que, pour rendre justice à la population dont je suis le mandataire, il ne refusera pas d'accéder à ma demande.

Monsieur l'Orateur, j'ai maintenant formulé mes objections au budget, j'en accepte quelques points, mais je ne puis me décider à l'appuyer, car il n'accorde pas d'aide tangible aux industries fondamentales de la Nouvelle-Ecosse— à celles de l'acier et de la houille.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, qu'il me soit d'abord permis d'exprimer toute la peine que je ressens de voir que la maladie empêche le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) d'occuper son siège aujourd'hui. Mon très honorable ami n'est pas homme à négliger à la légère aucun devoir de sa charge, et je suis sûr que c'est bien malgré lui qu'il n'est pas parmi nous présentement. J'espère sincèrement que son indisposition durera peu, et je parle au nom de toute la droite, je le sais, en disant que je suis heureux de me joindre à ses amis de la gauche pour lui souhaiter très cordialement de nous revenir le plus tôt possible.

Mon honorable ami qui vient de prendre son siège (M. Macdougall) ne m'imputera peut-être pas un manque de courtoisie à son égard si je n'entreprends pas de commenter par ordre les différentes questions traitées dans son discours, me contentant au contraire de les relever incidemment au cours de l'exposé que je dois faire cet après-midi. Permettez-moi toutefois de lui dire en passant que malgré certaines personnalités qui n'ont pas du tout rehaussé son discours, je crois, ce discours est tout à fait digne d'un nouveau député faisant ses débuts d'orateur à la Chambre.

Je ne suis pas sûr que l'absence de mon très honorable ami ait autant de conséquence en ce moment que si le débat ne durait pas depuis plus d'un mois. Tout ce que mon très honorable ami aurait dit, ceux qui l'entourent l'ont déjà exprimé, je pense. Je conviens qu'il aurait probablement ajouté quelques remarques piquantes et mordantes qui eussent animé la discussion, mais quant aux arguments mêmes, tout ce qu'on peut dire contre le Gouvernement, l'un ou l'autre de nos honorables vis-à-vis l'a dit, je crois, et je doute qu'on puisse énoncer un nouvel argument en faveur de leur cause.

En l'absence de mon très honorable ami je m'appliquerai, cet après-midi, à répondre surtout aux critiques adressées au Gouvernement en général et à moi en particulier. Je fais aussi bien de commencer en relevant le discours que j'ai prononcé dans York-Nord, en septembre dernier, et qu'on a si souvent mentionné dans le cours de ce débat. En écoutant les commentaires de mes honorables vis-à-vis, je comprends qu'à leur avis, parce que je me suis aventuré à exprimer l'espoir que le Gouvernement reviendrait au pouvoir avec une majorité augmentée et que mes espoirs et mon attente à cet égard ne se sont pas réalisés à mon gré, ils devraient siéger à la droite tandis que nous devrions occuper leurs bancs. Cela me paraît être l'essence de leurs critiques touchant mes commentaires d'alors. Je ne crois pas que mes honorables amis d'en face aient saisi le sens réel de cette partie de mon discours qu'ils ont si fréquemment mentionnée. J'expliquais aux électeurs de York-Nord pourquoi le Gouvernement jugeait opportun de ne pas tenir une cinquième session de la législature mais de faire élire un nouveau Parlement à bref délai. Je signalai l'existence de plusieurs bonnes raisons pour lesquelles, dans l'intérêt national, le Gouvernement avec sa petite majorité d'alors ne devait pas entreprendre la dernière session d'une législature expirante, que pareille attitude serait coûteuse, que le Gouvernement aurait peine à proposer un projet de loi quelconque qui ne fût en butte aux critiques de l'opposition et dont l'objet ne fût interprété en mauvaise part. Je fis remarquer aussi qu'une autre grave conséquence de la tenue d'une cinquième session serait la continuation des propos de dénigrement auxquels nous avions dû prêter sans cesse l'oreille dans le cours des deux dernières sessions, malgré la situation meilleure du pays, situation qui allait s'améliorant. La persistance à peindre la situation sous un faux

jour aurait pour conséquence inévitable, ai-je prétendu, d'entraver et de retarder la prospérité si sincèrement désirée par tous dans l'intérêt national.

Tel est le thème que je cherchai à développer. Je m'étendis exclusivement sur la difficulté à laquelle mon Gouvernement serait en butte, en gardant le pouvoir avec une petite majorité durant la dernière session de la législature. D'après mon souvenir des faits, j'ai souligné le point que sous ce rapport les gouvernements libéraux ont pris une attitude différente de celle des gouvernements conservateurs. Je citai le fait que lorsque le vieux gouvernement conservateur dont sir John A. Macdonald était le chef détenait le pouvoir depuis dix-huit ans, le parti conservateur, malgré la mort de son grand chef, se cramponna au pouvoir jusqu'à la dernière heure du dernier jour de la dernière session, qu'au très honorable sir John A. Macdonald succéda l'honorable sir John Abbott, qu'à sir John Abbott succéda sir John Thompson, à qui succéda sir Mackenzie Bowell, lequel eut pour successeur sir Charles Tupper qui garda le pouvoir jusqu'à ce que l'horloge sonnât la dernière minute de la dernière session de la législature. Je signalai le fait qu'au sens du parti libéral, garder le pouvoir ainsi ne serait pas dans l'intérêt bien entendu du pays. Je rappelai, en outre, que le parti conservateur, revenu à la direction des affaires avec sir Robert Borden comme chef, y demeura jusqu'à l'expiration du terme complet de cinq ans, et même jusqu'au dernier moment de la prorogation d'une année, unanimement consentie, après la période constitutionnelle. Voilà le point que je signalais à l'attention des électeurs. Je croyais que le pays avait le droit de se prononcer sur les questions d'actualité et de choisir une représentation nouvelle qui, forte d'un mandat récent, réglerait les questions importantes conformément à la volonté nationale fraîchement exprimée; et c'est ce que je déclarai au cours de cette campagne. J'insistai aussi fortement sur un autre point, que je désire rappeler à la Chambre cet après-midi. Partout où j'adressai la parole, je pris soin de signaler l'erreur grave d'un certain nombre des adversaires de la politique de l'opposition. Je voyais désunies des forces intéressées à s'unir, et la faiblesse qui en résultait en présence de l'ennemi politique commun. Depuis que j'ai l'honneur de diriger ce parti, je n'ai cessé de revenir sur l'importance pour les groupes en communauté d'objet, de s'unir solidement sur les principes qui les rapprochent, au lieu de grossir les divergences secondaires, germe de divisions qui opèrent au profit de leur adversaire commun. Telle était mon opinion, et je crois que le résultat du scrutin a démontré bien clairement à tous ceux qui ont à cœur l'attachement à quelques-uns des principes fondamentaux du libéralisme comme on les interprète généralement, qu'elle était amplement justifiée. Par bonheur, l'idée que je préconisai alors me semble mieux comprise aujourd'hui, au dehors et dans cette Chambre. Les adversaires de l'opposition sur une grande question comme celle qui se discute depuis un mois ont reconnu très nettement que la communauté de principes importe infiniment plus que les divergences secondaires et je dois remercier les honorables membres de l'opposition d'avoir si bien contribué à indiquer la ligne de démarcation.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'aborde sans plus tarder l'amendement proposé. Je dirai d'abord que la Chambre avait raison d'attendre de la gauche une expression plus nette de sa politique fiscale, du moins si elle est sincère à ce sujet. Le thème constant des honorables députés durant la dernière campagne portait sur le relèvement des droits, le relèvement de la protection, le maintien d'un tarif protectionniste sur tout la ligne, et le reste. Le très honorable chef de ce parti déclara que c'était la seule question importante en jeu, et grand nombre de ses candidats insistèrent vivement sur ce point. La plupart des honorables députés qui ont pris la parole au cours de ce débat se sont étendus sur la nécessité de maintenir constamment un tarif protectionniste, pour employer une formule très mitigée, et d'autres ont parlé du besoin de droits douaniers plus élevés. Or, je crois, monsieur l'Orateur, qu'en pareille circonstance, à l'occasion d'un débat sur un sujet d'importance semblable, nos honorables amis de l'opposition se devaient d'exprimer sous forme d'amendement une déclaration énonçant une attitude unie. Et leur défaut de ce faire me semble démontrer clairement, en dépit de leurs protestations et de leurs professions de foi sur ce point, que le protectionnisme sur toute la ligne ne leur convient pas à tous.

Mes honorables amis de l'opposition ont pris plaisir à répéter qu'il se trouve des protectionnistes à droite et que celle-ci n'est pas unie en matière de politique douanière.

Divers MEMBRES: Très bien, très bien.

Le très hon. MACKENZIE KING: Très bien, disent mes honorables amis. En tout cas, nous avons eu le courage de déclarer de façon non équivoque notre attitude au sujet de la protection élevée, dans le discours du trône, et elle est nettement exprimée aussi dans les résolutions que le ministre des Fi-

nances proposera à la suite de ce débat. Nous avons très nettement et catégoriquement pris position.

Mais j'imagine bien ce qui est arrivé, monsieur l'Orateur. Le ministre des Finances a fait son exposé budgétaire un jeudi après-midi. Le mardi suivant, l'honorable député de Fort-William (M. Manion) a présenté son amendement. Amendement anodin, dirai-je tout de suite; amendement sans danger pour aucun des honorables membres de l'opposition, du point de vue des différents comtés qu'ils représentent. L'amendement ne dit rien du tout de la question du tarif; il ne se rapporte qu'à une affaire de procédure, ni plus ni moins. Il laisse de côté le sujet important touchant lequel les honorables députés prétendent qu'ils devraient être au pouvoir.

Dans l'intervalle qui s'est écoulé entre le jeudi et le mardi suivant dont j'ai parlé, les honorables députés de la gauche ont eu leur caucus, comme tous le savent. Ce n'est pas à moi de dire ce qui s'y est passé. Je ne prétends pas le savoir et je n'y tiens pas non plus, mais j'imagine que le très honorable leader du parti,—et je dois avouer qu'il est conséquent avec lui-même et sans crainte dans son attitude,—aurait aimé qu'une résolution fût proposée comme amendement au budget tendant au maintien d'un solide tarif de protection. C'est sans doute le désir qu'il a manifesté en même temps que quelques-uns de ses partisans, mais lorsqu'ils ont voulu connaître l'avis des autres membres de leur groupe, ils ont constaté que plusieurs représentants des Provinces maritimes, tout en étant prêts à réclamer les droits de ces provinces et à siéger à la Chambre, armés de cette politique, ne consentaient pas à inclure une protection générale dans la nomenclature des droits des Provinces maritimes.

Ils se sont aperçus aussi, je crois, que mon honorable ami de Winnipeg-Sud et quelques-uns de ses amis du Manitaba et de l'Alberta, lorsqu'il s'est agi de présenter un amendement à ce que l'on a appelé la question principale, à savoir celle du tarif de protection solidement maintenu n'ont rien voulu entendre et qu'après quelque temps, plus ce sujet était discuté, plus les partisans de cet amendement se faisaient rares.

L'hon. M. ROGERS: Mon très honorable ami se trompe du tout au tout.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'irai plus loin. A mon avis, ce que j'ai dit des Provinces maritimes, du Manitoba et de l'Alberta s'applique à plusieurs circonscriptions de l'Ontario représentées par des membres de la gauche.

[Le très hon. Mackenzie King.]

Une VOIX: Celle de Kitchener est-elle du nombre?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'aurai un mot à dire à son sujet un peu plus tard. Maintenant, monsieur l'Orateur, me sera-t-il permis de faire observer que l'attitude des honorables députés de l'opposition en présentant cet amendement équivoque est encore plus remarquable si l'on se rappelle les déclarations énergiques du chef des conservateurs durant la dernière campagne électorale. Je ne les citerai pas au long. Cependant, je désire lire quelques extraits de ses discours pendant cette campagne touchant l'attitude de son parti. Voici comment s'est exprimé mon très honorable ami le 9 septembre à Winnipeg, selon le *Toronto Globe*:

La politique fondamentale que doit adopter le Canada pour se rétablir et progresser est une révision immédiate du tarif sur une base de protection définitive et conséquente.

Divers MEMBRES: Très bien! très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING: Les applaudissements que vous venez d'entendre, monsieur l'Orateur, prouvent encore mieux ce que j'ai affirmé. Ces honorables députés veulent bien souligner ces paroles de leurs applaudissements mais ne sont pas prêts à présenter un amendement dans ce sens.

Laissez-moi vous citer une autre déclaration. Le 11 septembre, selon une dépêche de la presse canadienne publiée par le *Citizen* d'Ottawa, le chef de l'opposition a dit à Leamington que:

Le premier droit qu'il augmenterait, s'il arrivait au pouvoir, serait celui des produits agricoles. Il était absurde que les primeurs, et le reste, entrassent au Canada sans contribuer au revenu.

Divers MEMBRES: Très bien! très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING: Les honorables députés de la gauche applaudissent. Pourquoi alors ne proposent-ils pas un amendement à cet effet? Pourquoi cette résolution ambiguë touchant une question de procédure? Pourquoi le principe vital du tarif n'est-il pas abordé? Voici comment M. Meighen s'est exprimé à Halifax le 15 septembre, d'après le *Halifax Herald*:

Je dis maintenant que le tarif sur la houille ne devrait être augmenté que comme partie d'une politique générale, une véritable politique de protection précise comme celle que les Etats-Unis ont adoptée. Je désapprouve toute augmentation de droit sur la houille comme mesure particulière.

Une VOIX: Très bien! très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING: Je vois que les applaudissements diminuent. Nous

lisons dans le *Montreal Star* du 19 septembre, au sujet d'un discours prononcé par M. Meighen à Amherst:

M. Meighen a dit à son auditoire que s'il était élu, il grèverait les produits, en moins de trois mois après son arrivée au pouvoir, dans la même proportion que ceux des Etats-Unis. Un tarif protecteur est "l'essentiel dans l'administration des affaires du pays".

Des MEMBRES: Très bien! très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING: Mes honorables amis applaudissent. Nous siégeons depuis quatre ou cinq mois et cependant ils n'ont pas encore formulé une seule déclaration de principes cadrant avec ceux que leur chef devait, d'après lui, adopter au cours des premiers trois mois qui suivraient son arrivée au pouvoir. Parlant à Moncton, le 1er septembre dernier, le très honorable chef de l'opposition a prononcé les paroles suivantes:

Ce Dominion n'a pas la moindre chance de préserver sa vie industrielle, sauf sous le régime d'un tarif protecteur.

Et à Edmonton, le 5 octobre dernier, il s'est ainsi exprimé, d'après l'*Edmonton Journal*:

Le seul moyen d'assurer au charbon de l'Alberta les vastes marchés de l'Ontario et de l'Est en général, c'est d'imposer des droits sur le charbon étranger; et à l'aide que fournira l'absorption, par le gouvernement fédéral, d'une partie des frais de transports nécessités par le long trajet, le charbon de l'Alberta trouvera un débouché permanent sur le marché de l'Ontario. Si je suis appelé à la direction des affaires. Je m'engage à prendre des mesures pour établir ce régime.

Puis-je appeler l'attention des honorables membres sur cette promesse? Parlant à la population de l'Alberta, le très honorable chef de l'opposition a promis que, s'il était appelé à la direction des affaires, il prendrait des mesures pour assurer le marché de l'Ontario au charbon de l'Alberta, c'est-à-dire qu'il frapperait le charbon étranger d'un droit qui permettra à la houille de l'Alberta de trouver un débouché dans cette partie du pays. J'ai lu le compte rendu le plus attentivement possible; apparemment, il n'a pas fait les mêmes déclarations dans l'Alberta que dans les Provinces maritimes, savoir qu'il s'opposerait à l'imposition de droits sur le charbon à moins que cela ne fasse partie d'un régime de protection sur toute la ligne. Les déclarations dans l'Ouest sont bien différentes de celles des Provinces maritimes sur cette question. Et mon très honorable ami ajouta:

La première chose à faire, c'est d'imposer des droits sur le charbon étranger afin de couper court à toute concurrence qu'il pourrait faire à la houille canadienne sur le marché domestique.

Du moment que les Etats-Unis eurent relevé leur tarif douanier, j'aurais relevé le nôtre au même niveau.

Et le 7 octobre dernier, à Vancouver, le *Vancouver Province* rapporte les paroles suivantes du très honorable chef de l'opposition:

Nous nous emploierons d'abord à élaborer une politique douanière. Nous élèverons notre barrière douanière exactement au même niveau que celle des Etats-Unis.

A Calgary encore, le 10 octobre dernier, le chef du parti conservateur aurait déclaré, d'après le compte rendu du *Calgary Albertan*:

Je promets aux cultivateurs que les droits sur les produits de la ferme importés au pays seront tout aussi élevés que ceux qui frappent nos produits agricoles sur le marché des Etats-Unis.

Et à Moose Jaw, le 12 octobre, le *Regina Leader*, cite les paroles suivantes du chef de l'opposition:

On a dit que M. Meighen rétablirait les droits sur les instruments aratoires: "Je le ferai", a déclaré M. Meighen.

Où sont donc les applaudisseurs maintenant? Nous n'en entendons plus un seul. A Woodstock, le 20 octobre, le très honorable chef de l'opposition aurait déclaré, d'après le compte rendu de la *Woodstock Sentinel Review*:

Le Canada doit avoir un tarif protecteur non seulement au bénéfice des cultivateurs et des manufacturiers, mais au bénéfice de chaque catégorie de producteurs au pays.

Et le 21 octobre, à St. Mary's, le compte rendu du *Montreal Star*, lui met les paroles suivantes dans la bouche:

Il a annoncé son intention d'inaugurer un tarif douanier, qui ramènerait les droits sur les instruments aratoires, à peu près au même niveau qu'aux Etats-Unis.

A Dunnville, le 22 octobre, le *London Free Press* lui fait dire ce qui suit:

M. Meighen a donné l'assurance que le premier acte qu'accomplira le Gouvernement, après la 29 octobre, aussitôt qu'on pourra le faire en conformité de l'usage parlementaire, ce sera de relever les droits sur les produits de la ferme exactement au niveau du tarif en vigueur aux Etats-Unis.

Et à Toronto, le 26 octobre, le compte rendu du *Mail and Empire*, déclare:

Il (M. Meighen) a admis qu'il était impossible de frapper le charbon d'un droit, sauf en tant que partie d'un programme général. En second lieu, il a préconisé l'imposition de droits aussi élevés qu'aux Etats-Unis en ce qui regarde les produits de la ferme.

Et encore à Toronto, le 26 octobre, le *Star* lui fait dire:

Il est raisonnable que le régime d'un tarif protecteur soit logique; les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse et de l'Alberta auraient la chance d'accaparer le marché, domestique.

Et nous voilà maintenant à Kitchener, dont mon honorable ami a parlé tout à l'heure. Parlant sur la question du tarif à Kitchener, j'ai remarqué que le très honorable chef de l'opposition aurait fait les déclarations sui-

vantes—je cite ses paroles d'après le compte rendu du *London Free Press,* numéro du 27 octobre:

Nous allons protéger les produits agricoles du Canada et notre premier acte, ce sera de relever le tarif douanier exactement au même niveau que celui des Etats-Unis.

Mon très honorable ami, à Kitchener, n'a pas seulement discuté la question du relèvement du tarif douanier, mais il a aussi abordé la question de la préférence en faveur de l'Angleterre. Or, qu'a-t-il déclaré en ce qui regarde le tarif de préférence? D'après le compte rendu du *Toronto Globe* de la même date, il aurait prononcé les paroles suivantes:

Pour moi, le tarif de préférence en faveur de l'Angleterre est erroné en principe et injuste à l'égard des ouvriers du Canada.

Divers MEMBRES: Très bien, très bien.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'entends mes honorables amis de l'opposition applaudir à ces paroles. Je me demande ce qu'ils auraient dit si j'avais fait moi-même une pareille assertion à Kitchener? Je me demande à quelles dénonciations j'aurais été en butte, si j'avais choisi la ville qui compte la plus forte population allemande de tout le Canada, pour déclarer: "Pour moi, le tarif de préférence en faveur de l'Angleterre est erroné en principe et injuste à l'égard des ouvriers du Canada." (*Exclamations.*)

Le très hon. MACKENZIE KING: J'avoue avoir éprouvé quelque surprise en lisant ces remarques de mon très honorable ami. (*Exclamations.*) De quoi mes amis se plaignent-ils? J'ai dit avoir été surpris en lisant ces remarques. Je pensais en réalité que mon très honorable ami, bien que je ne mette pas en doute sa sincérité quant à ses expressions, aurait soigneusement évité de présenter des remarques de cette nature à Kitchener; qu'il aurait confiné ces remarques touchant la préférence britannique à Toronto ou quelque autre ville du pays.

L'hon. M. EDWARDS: Est-ce que mon très honorable ami s'est souvenu de cela il y a quelques années quand on a proposé de construire une marine?

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui, il s'en est souvenu. On m'a attribué beaucoup de remarques que je n'ai jamais faites, si mon honorable ami veut bien me rendre cette justice. J'arrive à la dernière citation que je donne pour mieux expliquer ce que j'ai déjà dit. Le 28 octobre, à Alexandria, comme je le vois dans la *Gazette* de Montréal, mon très honorable ami a déclaré:

Le tarif des Etats-Unis sur les produits agricoles devrait être égalé point pour point par des droits de douane canadiens.

[Le très hon. Mackenzie King.]

Maintenant, monsieur l'Orateur, après toutes ces déclarations faites d'un bout à l'autre du pays pendant la campagne électorale; après avoir demandé au peuple du pays de lui confier le pouvoir dans le but de former un gouvernement qui mettrait en vigueur cette politique de protection, on a lieu d'être surpris, lorsque le budget lui offre l'occasion d'exprimer ses vues touchant la politique de protection, de voir que les honorables députés de la gauche n'ont présenté aucun amendement dans ce sens. Il ne peut exister qu'une explication et c'est qu'en dépit de toutes leurs professions de foi les membres de l'opposition ne sont pas d'accord sur cette question.

J'ajouterai que la surprise est d'autant plus grande qu'un défi direct a été lancé aux honorables députés de la gauche à ce sujet dans le discours du trône. L'honorable député d'Inverness (M. Macdougall), qui parlait il y a un moment, a lu un paragraphe du discours du trône qu'on trouve dans l'amendement présenté à la Chambre. Inutile d'ajouter que les honorables membres de la gauche avaient le discours du trône sous les yeux quand ils ont rédigé l'amendement. Le commencement du paragraphe d'où a été prise la citation qui vient d'être faite se lit comme suit:

Mes ministres sont d'opinion qu'une augmentation générale du tarif douanier nuirait à la prospérité continue du pays et à l'unité nationale. D'après eux cette taxation devrait porter aussi légèrement que possible sur les denrées nécessaires, l'agriculture et les autres industries fondamentales.

Or, si les honorables députés de la gauche ont trouvé que cette manière de voir ne s'accordait pas avec la leur, pourquoi ne l'ont-ils pas déclaré? Pourquoi ne pas avoir présenté un amendement pour en appeler d'une déclaration de cette nature? Cependant on a fort peu parlé de cette expression d'opinion. Je ne vois rien qui critique cette déclaration, même dans le débat sur l'Adresse; on ne l'a pas relevé, que je sache, au cours du débat du budget. Le Gouvernement a nettement déclaré son attitude à ce sujet, il l'a fait sans crainte et les honorables députés de la gauche auraient pu définir la leur aussi complètement.

Je vais ajouter: La manière d'agir des honorables députés de la gauche, en évitant toute la question dans leur amendement, est encore plus extraordinaire et remarquable quand on songe à leur soi-disant sollicitude pour les industries manufacturières du pays et en particulier pour celle de l'automobile. On me permettra de faire observer ce fait à ceux qui fabriquent des automobiles, des camions et articles de ce genre. Les honorables députés de la gauche savaient quelles étaient

les résolutions du ministre des Finances et la réduction qu'il proposait de faire dans le tarif. Quand ils ont tenu leur caucus ils étaient au courant des réductions de droits projetées et ils les connaissaient quand ils étudiaient cette question. Par conséquent, si leur prétendue opposition avait été réellement sincère, ils auraient pu proposer un amendement au budget exprimant leur regret de voir les droits sur les automobiles réduits comme ils l'étaient. Ont-ils agi ainsi? Non, cet amendement ne contient pas un mot qui se rapporte au tarif douanier. L'amendement proposé se rapporte à une question de procédure. Pourquoi l'avoir ainsi rédigé? On l'a rédigé de cette manière pour éviter d'exprimer aucune opinion sur le tarif lui-même. C'est parfaitement visible. L'an dernier, quand nous avons discuté le tarif sur les automobiles, une demi-douzaine et plus des honorables députés de la gauche appuyaient une résolution tendant à la diminution de ces droits. Je suppose qu'on ne pouvait guère attendre de ces six députés qu'ils votent avec leur parti sur une motion tendant à l'abaissement des droits. Je signale la chose pour que les manufacturiers du Canada, et en particulier nos amis d'Oshawa et d'ailleurs que les membres de l'opposition ont bien voulu présenter au Gouvernement pour qu'ils leur exposent leurs revendications, comprennent que l'opposition était à même de proposer un amendement au budget traitant spécialement de l'abaissement des droits de douane. Mais elle ne l'a pas fait. Elle a présenté cet amendement-ci qui, comme je l'ai déjà déclaré, porte uniquement sur une question de procédure et ne vise nullement la réduction des droits dont nous entendons tant parler.

J'irai plus loin et je dirai ceci: Je ne crois pas que les honorables membres de l'opposition aient jamais eu le désir de proposer un amendement au budget visant à la fixité du tarif douanier, lorsque la chose pouvait être discutée par la Chambre. Les tactiques d'aujourd'hui sont la répétition exacte de celles qui furent employées durant la dernière législature. Durant la campagne électorale de 1921, le parti conservateur, sous l'habile direction du très honorable leader de l'opposition n'a cessé de dire au peuple ici et là dans le pays que la question primordiale était celle d'un tarif protecteur. Si j'en avais le temps, je pourrais citer une douzaine de déclarations, encore plus catégoriques que celles de 1925 que j'ai déjà lues, insistant sur une plus grande protection douanière. Voilà ce qu'on a déclaré au cours de la campagne électorale. Qu'a-t-on fait ensuite? Au cours de la session de 1922, c'est-à-dire la première session après les élections, l'honorable député qui dirige l'opposition cet après-midi (sir Henry Drayton) a présenté un amendement au budget. Que disait cet amendement? Il regrettait que le parti libéral n'ait pas rempli sur-le-champ tous les engagements pris lors de la convention libérale. Telle en était la substance. N'importe quel membre pouvait voter pour un amendement de la sorte cela ne pouvait lui faire ni bien, ni mal auprès de ses électeurs. Les honorables membres de l'opposition s'aperçurent alors, comme ils s'en sont rendu compte cette fois-ci, qu'ils ne pouvaient pas réunir leur parti sur un amendement au budget en faveur d'une protection douanière fixe. Voilà ce qui est arrivé en 1922. Que se passa-t-il en 1923? Qu'ont fait ces messieurs qui aiment tant à faire croire au public et aux manufacturiers que les intérêts des industriels sont distinctement les leurs? En 1923, le parti conservateur n'a proposé aucun amendement au budget!

M. HOCKEN: On l'en a empêché.

Le très hon. MACKENZIE KING: Non, on ne l'en a pas empêché. Il a eu l'occasion et il avait le droit comme parti oppositionniste officiel de proposer le premier amendement et je puis assurer à mon honorable collègue que si j'avais le temps de revoir les documents officiels, je lui prouverais que plusieurs jours se sont écoulés avant qu'un seul amendement fut proposé. C'est le leader du parti progressiste qui a fini par en présenter un, mais les députés d'en face n'avaient pas eu le courage de se lever et de se prononcer sur cette grande question du tarif douanier. Ils laissèrent volontiers les progressistes exposer leur politique douanière et, bien qu'ils eussent eu l'occasion de proposer un amendement au budget définissant leur attitude à ce sujet, ils ne l'ont pas fait.

Je viens de parler de la session de 1923. Prenons maintenant celle de 1924. Qu'ont fait les conservateurs cette année-là? Ils ont laissé échapper l'occasion et encore une fois ils ont omis de proposer un amendement. Cette année-là, ce fut l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) qui en proposa un relativement à la cherté de l'existence. Les honorables députés d'en face qui se disent si grands instigateurs de la politique protectionniste n'ont même pas tenté de proposer un amendement. Ils ont laissé à l'honorable député (M. Woodsworth), qu'ils aimaient tant à dénoncer, le soin d'en présenter un au sujet du coût de la vie. Le lendemain,—cela montre leur courage,—l'un d'entre eux souleva à ce propos une question d'ordre que quiconque au courant de la

procédure parlementaire savait devoir être repoussé par vous, monsieur l'Orateur. Tandis qu'on examinait cette objection, l'opposition présenta un amendement en faveur de la stabilité du tarif. Les honorables membres de l'opposition ont présenté cet amendement tout en sachant très bien que lorsque l'Orateur déclarerait le rappel au règlement non fondé, leur propre proposition d'amendement ne serait pas agréée et qu'on n'aurait pas l'occasion de la discuter.

C'est ce qui arriva en cette circonstance. Que se passa-t-il ensuite à la session de 1925, qui précéda les élections générales? Encore une fois mes honorables amis de la gauche proposèrent un amendement? Ce dernier préconisait-il le maintien logique d'une politique de protection? Ils auraient pu fort bien se servir de l'amendement qui avait été déclaré irrégulier l'année précédente et le déposer. Mais ils ne l'ont pas fait. C'est mon honorable ami, le député d'York-Ouest, qui proposa l'amendement. C'était encore une autre proposition anodine. On y prétendait que les impôts étaient encore trop onéreux et déplorait que la dette publique n'avait pas été un peu plus diminuée.

Un MEMBRE: Etait-ce là un amendement insignifiant?

Le très hon. MACKENZIE KING: Ni chair ni poisson, c'est bien ce qu'il était, à mon avis. On n'y voyait pas la moindre trace de l'une ou l'autre. C'était le meilleur amendement que les honorables députés d'en face pouvaient déposer et en même temps rallier l'appui d'un parti uni. J'ai esquissé l'attitude des honorables représentants de la gauche à toutes les sessions du Parlement depuis 1921. Il ne leur est jamais arrivé, au cours d'un débat sur le budget, de prôner leur prétendue politique de protection afin de pouvoir, au moment propice, la défendre et lutter en sa faveur au Parlement du Canada. Ils se sont abstenus de le faire tout comme ils s'en abstiennent cette session-ci.

Aujourd'hui, nous avons à examiner cet amendement, au sujet duquel les honorables députés comptent sur l'adhésion unanime de leur parti, et qu'ils invitent la Chambre à adopter. L'amendement, déposé par l'honorable député de Fort-William (l'hon. M. Manion) et appuyé par l'honorable député de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens), est ainsi conçu:

Que tous les mots après "que" soient retranchés à remplacés par les suivants:

Au cours de la dernière campagne électorale, le premier ministre et certains de ses collègues ont promi qu'il ne se ferait pas de nouveaux changements dans le tarif sans que les industries intéressées aient l'occasion d'être entendues devant une Commission consultative.

Que le Gouvernement a officiellement inséré cete promesse dans le discours du trône de la session actuelle en se servant des termes suivants:

"Les changements au tarif ne devraient être faits qu'après un examen sérieux de leur portée sur les industries naturelles ou manufacturières et que toute demande d'augmentation ou de réduction devrait être soumise à une enquête puis faire l'objet d'un rapport préparé par un bureau possédant les qualifications requises et les pouvoirs d'aviser le ministère. Une commission consultative du tarif sera donc nommée bientôt."

Que cette commission consultative a conséquemment été nommée.

Et cette Chambre regrette que dans le cas des changements d'une grande portée annoncés dans le discours du budget cette promesse n'a pas été remplie.

Or, monsieur l'Orateur, je dois dire dès le début qu'aux dernières élections générales, le Gouvernement a de fait pris l'engagement de constituer une commission du tarif. Il est parfaitement vrai, comme le fait voir le passage que l'on a cité du discours du trône, que ce discours annonçait la création d'une commission consultative, mais il me faut aller plus loin que ne le fait l'amendement lui-même pour démontrer que le Gouvernement a tenu son engagement concernent la création de cette commission. L'amendement reproduit ce passage du discours du trône où il est dit que serait constitué un bureau possédant les qualifications requises pour conseiller le ministère au sujet du tarif. On y dit:

Une commission consultative du tarif sera donc nommée bientôt.

Ensuite, que lit-on à la ligne suivante?

Que cette commission consultative du tarif a conséquemment été nommée.

Voilà, monsieur l'Orateur, l'affirmation comportant que le Gouvernement a donné suite à la politique d'application générale... (*Exclamations*) visant la création d'une commission du tarif, selon qu'il l'avait promis à la population canadienne. Il a nommé une commission du tarif, et l'amendement de mon honorable ami dit que le Gouvernement avait promis la création de cette commission et qu'en conséquence cette commission a été nommée.

M. RYCKMAN: Le Gouvernement se propose-t-il de soumettre quelque chose à la commission?

Le très hon. MACKENZIE KING: Que mes honorables amis prennent patience. Ils commençent à s'apercevoir de la valeur et de l'effet de leur proposition d'amendement. Permettez-moi de préciser; dans toutes les discussions qui ont eu lieu au cours des élections générales, ainsi que dans le discours du trône,

le Gouvernement a exposé un programme d'application générale, et débattu les grandes questions d'ordre administratif. Si mes honorables amis veulent consulter les discours prononcés à l'époque de cette déclaration de politique, ils verront également qu'en chaque circonstance où il fut question de la commission du tarif, on prit garde de dire que, en matière de tarif, le Gouvernement n'entendait en aucune façon lier le Parlement. Je tiens à être bien compris à cet égard.

On a affirmé qu'en dernière analyse le tarif devait être déterminé sur le parquet de la Chambre et que le Gouvernement n'avait pas, en nommant une commission consultative du tarif chargée de conseiller le ministre, l'intention de lier d'aucune manière les mains du Parlement.

Cela dit, je passe à un point qui, je le sais, occupe l'esprit des honorables députés de la gauche. Ils ont ignoré complètement la signification des grandes lignes de la politique et concentré leur attention sur deux mots de l'amendement:

> Qu'il ne se ferait pas de nouveaux changements dans le tarif sans que les industries intéressées aient l'occasion d'être entendues devant une commission consultative.

Ils concentrent leur esprit sur les deux mots "nouveaux changements". Je défis les honorables députés de la gauche de trouver ces deux mots dans aucune déclaration faite par moi au nom du Gouvernement. Il n'est dit nulle part qu'avant la nomination de cette commission il ne serait pas effectué de changements à la Chambre. Lorsque ces honorables amis veulent provoquer un débat sur ces deux mots "nouveaux changements", tout en laissant à la commission toute la question des véritables modifications du tarif, qui après tout est la plus importante, je dois avouer qu'ils sont prêts à rejeter un moucheron pour avaler un chameau. Je dirai en toute franchise qu'avant les changements proposés par le ministre des Finances, j'aurais préféré de beaucoup les voir soumis à la commission du tarif. C'est ce que je désirais de même que tous les autres membres du cabinet.

M. RYCKMAN: Qu'est-ce qui vous y a poussé?

Le très hon. MACKENZIE KING: Nous discutons une situation sérieuse, et j'espère que mon honorable ami me permettra de terminer. Le Gouvernement aurait aimé mieux que la commission fût nommée à temps pour étudier toutes ces questions, si c'eût été possible. Nous ne sommes pas à blâmer si cette nomination n'a pas été faite plus tôt. (*Exclamations.*) Les honorables députés de la gauche, qui savent bien plus que certains d'entre eux ne veulent l'admettre les difficultés auxquelles le ministère est en butte au sujet de la création d'une commission du tarif, n'ignorent pas que le Gouvernement a essayé de faire la nomination au moins un mois et demi avant qu'elle ait été réellement choisie, et que nous avons fait de notre mieux pour nommer des commissaires possédant la confiance de la Chambre et de tout le pays. Après des efforts considérables, et après avoir attendu un temps raisonnable, nous n'avons pu obtenir les services d'un citoyen à qui nous avions offert la présidence de la commission. Cependant nous avons eu la bonne fortune de faire accepter cette présidence par un autre qui jouit de la confiance de toute la nation, mais c'est avec la plus grande difficulté que nous l'avons amené à accepter. Ce n'est que par patriotisme, et connaissant les ennuis du ministère, que le très honorable M. Graham a consenti. Le Gouvernement a fait tout son possible pour créer la commission assez tôt pour lui soumettre les tarifs relatifs à l'industrie des automobiles, mais cela nous a été impossible avant le dépôt du budget. Il nous a ensuite fallu examiner une sérieuse question, à savoir si nous attendrions encore un an avant de modifier les droits sur les camions et autres voitures automobiles, simplement parce que nous n'avions pu constituer la commission du tarif dans le temps désiré.

Il est un autre point que je tiens à rendre parfaitement clair. Bien qu'il soit vrai qu'en réalité nous n'avons pu proposer à l'étude des commissaires du tarif les droits actuels, cependant nous avons rempli entièrement l'esprit de notre engagement. L'engagement que nous avons pris en nommant une commission consultative du tarif et les honorables députés de la gauche le savent, c'est qu'avant d'effectuer aucun changement du tarif, on ferait une enquête minutieuse touchant l'effet de tel changement. C'est ce qui a été fait au sujet des droits...

Divers MEMBRES: Non, non!

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui, touchant la réduction des droits que la Chambre est invitée à considérer. Lorsque mon honorable ami (sir Henry Drayton) était ministre des Finances il avait, je ne crois me tromper en l'affirmant, des conseillers au département des Finances qui étaient en mesure de le faire bénéficier de leur expérience relativement aux problèmes du tarif. Ils pouvaient lui dire quels seraient, selon eux, les conséquences des diverses modifications.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le premier ministre n'a pas ces conseillers. Le seul qui était en état de l'éclairer est parti.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je demande pardon à mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je parle en connaissance de cause.

Le très hon. MACKENZIE KING: Il se peut que la personne dont parle mon honorable ami ne soit pas au département maintenant; mais il y a là un homme qui est associé au ministère des Finances depuis trente ou quarante ans et qui connaît les questions de tarif mieux que toute autre personne au Dominion. Il a une connaissance plus approfondie du tarif que n'importe qui au Canada; il se trouve actuellement au département et il a comme associés d'autres personnes qui ont toute la compétence voulue pour conseiller le Gouvernement.

M. CHAPLIN (Lincoln): Il a été mis a la retraite voilà dix ans.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mes honorables amis ont pu chercher à le mettre à la retraite; mais notre Gouvernement était soucieux de retenir les services d'un fonctionnaire aussi précieux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je dois rectifier cette assertion. Cet homme a lui-même demandé sa retraite. Je ne voulais pas le mettre à la retraite et il n'y a pas été forcé. Quand il a demandé sa retraite la première fois, on n'a pas cherché à hâter son départ et il est resté.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je suis content que mon honorable ami l'ait retenu comme conseiller.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le premier ministre fait erreur encore; je n'ai pas dit que je l'avais retenu comme conseiller. C'est naturellement un homme estimable qui connaît les détails non pas du commerce canadien, mais de la loi du tarif, et il est très fort en matière de statistique.

Le très hon. MACKENZIE KING: Les opinions peuvent différer quant aux aptitudes spéciales de cet homme en question; mais je puis affirmer, je crois, que le pays a toujours eu une confiance implicite dans le jugement de M. Feilding pour tout ce qui se rapporte au tarif.

Un MEMBRE: Très bien.

Le très hon. MACKENZIE KING: Des honorables membres disent: "Très bien". Mais c'est M. Fielding précisément qui a fait revenir au département des Finances, pour pouvoir profiter de ses conseils sur les questions de tarif, la personne dont je parle,—M. Russell. Et on l'a fait revenir pour la raison que j'ai donnée: que d'une extrémité à l'autre du pays il fait autorité, plus que tout autre au Canada, sur les questions intéressant le tarif. Mais la question n'a pas été étudiée par M. Russell seulement; d'autres aussi l'ont étudié. L'honorable ministre des Finances (M. Robb) lui-même a donné sans compter de ses talents et de son temps.

Je puis maintenant signaler à la Chambre la différence qui existe entre l'industrie de l'automobile et toute autre industrie qu'on pourrait nommer. La question des droits perçus sur les automobiles a fait l'objet d'un débat non seulement à une session du parlement mais à deux sessions consécutives. On l'a discutée à fond l'année dernière et cette année encore. Je puis affirmer, je crois, sans crainte d'errer, qu'on s'attendait généralement à un dégrèvement partiel des automobiles. On sentait venir ce changement, pour ainsi dire. Une des considérations principales qui ont influencé le Gouvernement en cette affaire, c'était l'effet possible, sur l'industrie tout autant que sur le public acheteur, d'une décision différant le règlement de la question. Comme cette question était au premier plan de l'actualité, force a bien été au ministère d'y aller avec la plus grande circonspection. Si nous avions décidé de ne rien changer au tarif pour le moment mais de soumettre toute la question à la commission consultative du tarif, le public, d'un bout à l'autre du pays, sachant que toute la question allait être débattue à une session ultérieure de la Chambre, et convaincu aussi qu'une réduction des droits était certaine, aurait refusé d'acheter des automobiles dans l'attente d'une baisse des prix. Qu'en aurait-il résulté pour l'industrie de l'automobile? Le résultat eut été le même, j'ose dire, que ce que nous avons vu avant la réduction des droits sur les machines agricoles: dans l'attente d'une baisse les acheteurs ont cessé de commander ces machines; dès que la réduction fut mise en vigueur ils en ont acheté. En fait, l'industrie canadienne des instruments aratoires est aujourd'hui en plus belle posture que jamais auparavant. J'ose prédire qu'il en sera de même de l'industrie de l'automobile: quand cette question sera réglée par le parlement le public pourra acheter des automobiles à meilleur compte et il les achetera volontiers sans tarder. Conséquemment, comme je l'ai déjà dit, l'industrie, tout comme le pays, prospérera. Il est certain qu'en faisant disparaître

la période d'incertitude comme nous le faisons, l'industrie de l'automobile ne pourra qu'y gagner.

J'espère avoir exposé clairement l'attitude du Gouvernement à cet égard. Vraiment, mon seul désir a été de tenir compte des désirs de l'Assemblée sur cette question. Nous aurions préféré référer la question à la commission du tarif, si cette procédure avait pu être suivie sans injustice probable pour le public consommateur et sans nuire à l'industrie elle-même. Mais nous avons jugé que l'industrie de l'automobile occupe une situation différente et unique, car la question avait été longuement discutée au cours de deux sessions. On avait étudié la question sous tous ses aspects, et nous avons cru nous en tenir à l'esprit sinon à la lettre de nos obligations et promesses en soumettant le sujet à la considération des officiers du département et de ceux qui leur sont associés. Puis passant à la question pratique, à ce qui était le plus sage de décider dans les circonstances que j'ai décrites, nous avons pris le parti qui, à notre sens, devait le mieux servir les intérêts des manufacturiers et de ceux qui achètent des automobiles.

Je puis ajouter ceci: nous sommes prêts à accepter l'entière responsabilité de ce que nous avons fait. Si les honorables membres de la gauche entretiennent des doutes quant à la sagesse de la démarche que nous faisons, qu'ils consultent l'opinion publique de l'Atlantique au Pacifique. On ne peut nier que l'opinion publique doit diriger en définitive; l'opinion publique doit décider si un gouvernement a bien ou mal agi. Et je dirai que jamais, sous aucun gouvernement, une mesure n'a été mieux accueillie que ne l'a été la réduction des droits sur les automobiles et les camions automobiles.

Tous les arguments entendus dans la discussion de l'industrie de l'automobile depuis que les réductions ont été annoncées, sont absolument les mêmes arguments que ceux qui ont été formulés relativement aux autres changements apportés récemment dans notre tarif. Je puis mentionner en particulier la réduction des droits sur les instruments aratoires. Lorsque le Gouvernement annonça une faible réduction en 1922, et une autre en 1924, on ne tint aucun compte de l'importance de la réduction,—les discours des honorables députés de la gauche furent aussi violents et ils prédirent la ruine de l'industrie. On organisa une propagande contre le Gouvernement afin de persuader les gens que le Gouvernement détruisait l'industrie à laquelle il s'attaquait uniquement et traitait injustement. On prétendit que le Gouvernement attaquait cette industrie afin de s'assurer l'appui des progressistes, propos que l'on a entendu depuis un mois relativement aux droits sur les automobiles.

M. CLARK: Nous avons fait remarquer...

Des MEMBRES: Règlement!

Le très hon. MACKENZIE KING: Ce qui s'est produit dans le cas des instruments aratoires se répétera, je crois, dans le cas des automobiles; la démarche du Gouvernement produira les mêmes bons résultats.

L'hon. M. ROGERS: C'est-à-dire, le prix des automobiles sera plus élevé.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mais les instruments aratoires ne se sont pas vendus plus cher. Mon honorable ami demeure dans un vaste district agricole mais évidemment il ne s'est pas occupé d'agriculture.

L'hon. M. ROGERS: Non, vraiment.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le premier ministre parle-t-il de la disparition des droits sur les ventes?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je parle de la réduction des droits de douane.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous prétendons que l'industrie des instruments aratoires s'est trouvée mieux partagée parce que les matières premières ont été admises en franchise. Est-ce le point que veut souligner mon honorable ami dans ce cas?

Le très hon. MACKENZIE KING: Non. Maintenant, je poserai une question à mon honorable ami: en quelle année le programme du Gouvernement a-t-il été complété relativement à l'industrie des instruments aratoires?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je parle de 1924 lorsque les modifications furent adoptées.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je recule à l'année 1922.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: 1924.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je passerai à 1924 également, mais je veux d'abord retourner à 1922. Cette année-là, nous apportions certains changements au tarif, et je prie la Chambre de remarquer ce que les honorables membres de la gauche déclarèrent au sujet de ces faibles réductions. J'ai en mains le compte rendu des paroles prononcées par le très honorable chef de l'opposition au sujet de la réduction de 2½ p. 100 des droits imposés sur les instruments aratoires faite en 1922 et je prie la Chambre

d'écouter la lecture de ces paroles pour voir si elles ne ressemblent pas à celles que nous avons entendues au cours de la présente discussion. Le très honorable chef de l'opposition s'adressait au ministre des Finances de cette époque. On trouvera ses paroles dans le hansard du 6 juin 1922:

Quant aux instruments aratoires, il s'apercevra, je crois, qu'il a fait quelque chose qui, n'abaissant pas d'un sou le prix que le consommateur canadien aura à payer, sera vraisemblablement préjudiciable au fabricant et à ses employés et qui jettera ces derniers sur le pavé des grandes villes du pays.

Cela se passait en 1922. En 1923, dans un discours prononcé à Lachute (P.Q.), le 29 décembre et dont un compte rendu fut publié dans la *Gazette* de Montréal, le très honorable chef de l'opposition dit, au sujet de la même réduction des droits imposés sur les instruments aratoires:

On a réduit de 2½ p. 100 les droits imposés sur les instruments aratoires et des milliers d'ouvriers ont été chassés du pays.

Puis, le 3 mars 1924, quand on songea au dégrèvement plus complet, on employa les mêmes expressions. Avant même que les changements eussent été faits, quand on laissait seulement entendre qu'il y aurait peut-être une modification parce que le pays avait atteint un état permettant au Gouvernement de penser à la possibilité de réduire un peu les impôts, le chef de l'opposition dit au cours de la discussion de l'adresse en réponse au discours du trône:

Elle...

C'est-à-dire la réduction des droits imposés sur les instruments aratoires.

...contribuera seulement à fermer nos manufactures au Canada, à chasser les fabricants aux Etats-Unis; et avant longtemps la situation du cultivateur sera plus désavantageuse que jamais.

Monsieur l'Orateur, je lis ces passages afin que la Chambre et le pays puissent voir quelle importance on doit accorder aux paroles extrémistes prononcées par les honorables députés de l'opposition au sujet des modifications du tarif, car, heureusement, l'industrie des instruments aratoires nous sert de leçon de choses. On n'a pas à faire de conjectures sur ce point; nous savons quel a été l'effet des modifications du tarif sur cette industrie, comme je me propose de le démontrer plus tard. Notez ceci: à mon sens, on n'a pas prononcé, pendant la présente discussion, de paroles plus énergiques. La Chambre peut juger de la valeur des phrases semblables prononcées par nos amis de la gauche conservatrice par celle qu'on doit accorder à la déclaration en question. Dans un discours prononcé le 15 mai au sujet des modifications qu'on projetait alors d'apporter au tarif, le très honorable chef de l'opposition dit:

L'inquiétude, le malaise, la stagnation et la dépression caractérisent la situation actuelle. . . On sait qu'au Canada la situation est loin d'être rassurante. La proportion de notre émigration est de très mauvais augure. Le nombre de nos compatriotes quittant les villes, les cités, les manufactures et les fermes pour se rendre aux Etats-Unis a de quoi nous alarmer. Il y a un an, il est devenu, tout à coup, trois fois plus considérable que de coutume. L'exode se continue. Cette émigration diminuera peut-être lorsqu'elle aura saturé les Etats-Unis; mais assurons-nous du travail à nos sujets au Canada? Nous réduisons même de jour en jour la possibilité de leur en procurer. Nous subissons les inévitables conséquences de notre conduite: le capital est inquiet, les affaires languissent, la production se désorganise, l'agriculture est sans protection, la main-d'œuvre est restreinte, des milliers de Canadiens prennent la route de l'exil, la dette augmente, les impôts se multiplient, le budget est manipulé; tels sont les fruits amers et cruellement coûteux du règne si peu glorieux et encore si court du Gouvernement actuel.

Ensuite, comme si cette péroraison ne suffisait pas, il ajoutait:

N'importe quelle politique nous vaudrait mieux que celle que nous avons maintenant. Nous sommes dans un état d'hésitation et d'inquiéture énervant, nous voyons l'industrie se courber sous l'épée qui s'agite entre deux chefs dans cette Chambre, nous ne cessons d'entendre résonner à nos oreilles avertissement sur avertissement comme autant de tonnerres qui présagent une tempête funeste.

(*Exclamations.*) Monsieur l'Orateur, il est charitable de supposer que ce langage avait été inspiré par le bruit des couvercles de pupitre continuellement rabattus par les honorables députés de la gauche conservatrice pendant que leur chef faisait entendre ces "tonnerres qui présageaient une tempête prochaine". C'est l'appellation que le très honorable chef de l'opposition donnait aux modifications du tarif. Délaissant l'atmosphère du Parlement et parlant à Montréal le 27 août 1924, le très honorable député dit:

Le prix de tous les instruments aratoires a augmenté...

A cause du dégrèvement du tarif, s'entend.

...24 usines d'instruments aratoires ont fermé leurs portes et leurs employés ont été jetés sur le pavé. . . et, parmi toutes les industries du Canada, mille usines ont été abandonnés depuis qu'on a commencé à dégrever le tarif, en 1922, afin d'acheter l'appui des progressistes.

Quels sont les faits? Etudions d'abord la question du prix des instruments aratoires. Mon honorable ami de Winnipeg-Sud (M. Rogers), qui a parlé de ce sujet, voudra peut-être écouter la lecture d'une liste que j'ai fait préparer avec soin par le bureau fédéral de la statistique:

Prix des instruments agricoles

Le coût d'une liste choisie d'instruments agricoles en Ontario à certaines époques a été comme suit:

Janvier 1924..	$928 00
Mai 1924..	880 50
Janvier 1925..	860 00

Cette liste comprend les charrues, semoirs en lignes, rateaux à cheval, lieuses, faucheuses, herses traînantes, herses à disques, chariots et traineaux. Que mes honorables amis de l'opposition écoutent les prix de la région de Regina:

Janvier 1921	$1,525 00
Janvier 1924	1,358 00
Mai 1924	1,291 00
Janvier 1925	1,244 75

La liste de l'Ouest comprend des charrues, des semoirs en ligne, des râteaux à cheval, des lieuses, des faucheuses, des herses traînantes, des herses à disques, des polysocs à pédale, des chariots et des traîneaux.

Un MEMBRE: Quel est le prix aujourd'hui?

Le très hon. MACKENZIE KING: Probablement à peu près le même.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demande si mon honorable ami aura l'obligeance d'insérer ces chiffres au hansard.

Le très hon. MACKENZIE KING: Ils y seront sûrement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je voudrais voir le résultat de la taxe sur les ventes.

Le très hon. MACKENZIE KING: En aucun temps mon honorable ami pourra faire le calcul lui-même.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Voilà toute la question.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. FOSTER: Mon très honorable ami aura-t-il l'obligeance de me donner les prix comparatifs pour 1921 et 1925 des diverses sortes de faucheuses, de semoirs en lignes, de râteaux, des chargeuses de foin, de faneuses, et ainsi de suite? Peut-être a-t-il le renseignement sous la main.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne l'ai pas, mais si mon honorable ami veut se donner la peine de lire le discours que j'ai prononcé sur le budget l'année dernière, je crois qu'il trouvera la plus grande partie des renseignements qu'il cherche.

M. FOSTER: Je remercie mon très honorable ami.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ferai maintenant une déclaration qu'on ne contestera probablement pas. Le très honorable chef de l'opposition a dit que chaque instrument employé à la ferme se vend aujourd'hui plus cher qu'il ne se vendait. M'est avis que ce que je viens de citer est une réponse péremptoire à mon très honorable ami. Il a de plus déclaré que vingt-quatre fabriques d'instruments avaient suspendu leurs opérations en jetant leurs ouvriers sur le pavé. Je donnerai à la Chambre le nombre de personnes inscrites au borderau des salaires de trente-huit compagnies d'instruments agricoles.

M. LADNER: S'agit-il des prix du gros ou des prix du détail?

Le très hon. MACKENZIE KING: Il ne s'agit nullement ici de prix.

M. LADNER: Seulement pour me renseigner, je parle des instruments agricoles.

Le très hon. MACKENZIE KING: Ce sont les prix qui figurent sur la liste.

M. l'ORATEUR: C'est mon avis qu'il n'est pas juste d'interrompre ainsi le premier ministre ou tout autre honorable député quand il adresse la parole. Quand nous serons en comité, des questions pourront être posées, mais dans un cas comme celui-ci, quand la Chambre est en séance et que le premier ministre ou le chef de l'opposition a la parole, ils ne devraient pas avoir à subir toutes ces interruptions; ce n'est pas juste.

M. LADNER: Monsieur l'Orateur. . . (*Exclamations.*) Je m'adresse à l'Orateur, dont les renseignements me visaient en particulier. Je ne veux qu'un renseignement que le premier ministre n'a pas donné. Je n'ai pas eu l'intention de manquer de déférence et je ne m'attendais pas qu'on en manquerait à mon égard.

M. l'ORATEUR: Personne ne pense que l'honorable député a manqué de déférence; jamais cela ne lui est arrivé et cela ne pourrait pas lui arriver. Seulement je dis qu'il ne convient pas qu'on interrompe sans cesse de cette façon le premier ministre ou tout honorable député adressant la parole sur le budget. C'est faire de son discours un interrogatoire, Ce qui n'est pas juste à l'égard d'un honorable membre qui a la parole.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je vous remercie, monsieur l'Orateur, de me permettre de continuer. Je vais donner maintenant le nombre global de gens inscrits au bordereau de salaires de trente-sept fabriques d'instruments agricoles, comme en font foi les rapports envoyés au service de la statistique du gouvernement. Au 1er avril 1912, on en comptait 5,205; au 1er avril 1923, 6,580; au 1er avril 1924, 6,176; au 1er avril 1925, 5,793 et au 1er avril 1926, 8,257. Cela fait voir jusqu'à quel point les ouvriers ont été jetés sur le pavé. Quand le très honorable chef de l'opposition a fait cette déclaration, le 1er avril 1924, 6,176 personnes figuraient au bordereau des salaires de ces trente-sept fabriques d'instruments agricoles. Le premier avril de cette année, leur nombre s'élevait non pas à 6,176

mais à 8,257. En voilà assez pour les remaniements du tarif. Voyons maintenant ce qui en est cette année. Le 1er janvier de cette année, 7,084 personnes travaillaient à la fabrication des instruments agricoles; le 1er février, 7,494; le 1er mars, 7,859 et le 1er avril, 8,257. J'ai la certitude que, durant le reste de l'année, leur nombre ira en augmentant, pour la raison que cette industrie prospère non seulement au pays, mais aussi dans la concurrence faite aux établissements étrangers.

Voici la question que je veux relever ensuite. On nous a dit que nous ruinions l'industrie et que nous chassions nos gens du pays, mais que constatons-nous? Nous constatons que l'amélioration ne se borne pas aux ventes domestiques; l'exportation des instruments agricoles a aussi augmenté dans des proportions fort appréciables. Permettez-moi de lire les chiffres des exportations annuelles d'instruments et de machines agricoles:

1921-1922	$ 5,345,308
1922-1923	6,066,893
1923-1924	9,339,519
1924-1925	11,342,712
1925-1926	13,628,341

En 1924-1925, après nos remaniements budgétaires, les exportations se sont élevées à $11,342,712 et, pour les douze mois entiers de 1925-1926, à $13,628,341. Tels sont les faits que l'on peut citer en réponse à ceux qui faisaient des prédictions sur les effets de la conduite du Gouvernement. S'il faut d'autres détails pour faire bien comprendre la situation des fabricants d'instruments agricoles, je citerai de courts extraits des rapports d'une couple de ces compagnies. Nous voyons que les compagnies d'instruments agricoles commencent à payer des dividendes, la première fois, pour ainsi, depuis leur fondation, et non seulement sur les actions privilégiées mais encore sur les actions communes en certains cas. Voici le rapport de la Cockshutt Plow Company publié par le *Financial Post*, le 19 février 1926. Je ne lirai pas le rapport entier mais seulement une couple de déclarations:

Le rapport annuel de la Cockshutt Plow Company pour 1925 accuse des profits d'exploitation de $313,501, réserve faite pour l'amortissement, contre $64,347 en 1924.

Voilà ce qu'indique le rapport de cette année. Le vice-président de la compagnie a exposé ainsi l'état de l'industrie:

Touchant les opérations de l'année et les perspectives d'avenir, le vice-président F. Perry a dit:

Ce progrès est encourageant et il est à espérer que les prix des produits agricoles sont sortis pour de bon du marasme où, par comparaison avec les autres prix, ils étaient plongés depuis la guerre. La réussite des affaires de la compagnie, dit-il, dépend directement de la prospérité des cultivateurs. Malgré l'amélioration des affaires dans l'Est canadien, elle n'est pas aussi marquée que dans les provinces de l'Ouest. Les ventes étrangères ont toutefois atteint un chiffre plus élevé qu'en toute année antérieure.

Les encaissements, dans l'ensemble, ont été bons, et les périodes de crédit plus courtes inaugurées il y a quelques temps commencent à produire un effet bienfaisant manifesté dans la diminution du montant des billets de marchands et de cultivateurs en la possession de la compagnie, et dans une diminution correspondante des emprunts de la compagnie chez son banquier. Le 31 décembre, la compagnie avait remboursé en entier l'emprunt contracté à la banque et ses obligations commerciales sont réduites au minimum.

Le fait que la compagnie est maintenant en mesure de profiter d'une situation meilleure, y compris des commandes de tracteurs reçues de Russie, a eu sa répercussion sur le marché et dans le relèvement appréciable de la cote des actions de la compagnie.

Voilà un joli résultat pour deux années: l'amélioration des affaires dans l'Est canadien, une amélioration encore plus marquée dans l'Ouest, un chiffre plus élevé des ventes à l'étranger, de bonnes rentrées, une diminution des emprunts de la compagnie chez son banquier, les obligations commerciales réduites au minimum, et un accroissement appréciable de la cote des actions de la compagnie. Quel meilleur état d'une industrie peut-on rencontrer n'importe où?

Prenons maintenant une autre grande compagnie, la compagnie Massey-Harris. Le rapport de cette compagnie est publié dans le *Financial Post* du 12 février de cette année sous le titre suivant:

La compagnie Massey-Harris. Une grande industrie canadienne qui ne le cède à aucune rivale dans le commerce mondial. Grande amélioration des affaires qui se manifeste

Voici la suite de l'article:

Parlant de l'industrie des instruments agricoles en général et de la compagnie Massey-Harris en particulier, Thomas Bradshaw, administrateur général de la compagnie mentionnée, affirme que l'industrie des instruments agricoles est dans une meilleure situation aujourd'hui qu'elle ne l'a été depuis 1920. Les ventes durant 1925, en particulier au pays, ont considérablement augmenté. . . M. Bradshaw estime que les ventes des instruments de la ferme au Canada durant 1925, ont dépassé de 60 à 75 p. 100 celles de 1924.

Voilà une déclaration qui intéresse directement l'industrie des automobiles en ce moment. J'ai dit tantôt que, dès que les gens ont su que la question des droits était réglée, des achats ont commencé immédiatement. Je répéterai la phrase:

M. Bradshaw estime que les ventes des instruments de la ferme au Canada durant 1925, ont dépassé de 60 à 75 p. 100 celles de 1924.

Cela, je le répète, s'explique en grande partie par la décision des cultivateurs de remettre leurs achats après le règlement de la question des droits de douane. L'article continue:

De même, les exportations augmentèrent pour la peine. La vente des instruments aratoires se fit pour ainsi dire dans tous les pays producteurs de grain et

principalement en Grande-Bretagne, en France, en Allemagne, en Russie, en Nouvelle-Zélande, en Australie, en Argentine et aux Etats-Unis.

Pour 1926, les perspectives de l'industrie des machines aratoires sont encore meilleures. La demande devrait être plus forte encore et la fabrication plus considérable. M. Bradshaw remarque que les relations entre le fabricant d'instruments agricoles et le cultivateur n'ont jamais été aussi bonnes.

Je citerai simplement cet extrait du rapport de la compagnie sur les opérations de l'année terminée le 13 novembre dernier:

L'état des affaires de la compagnie pour l'année terminée le 30 novembre dernier indique un revenu de $2,346,543, comparé à $1,065,180 pour 1924, sans compter $661,139 de recouvrements antérieurement comptés perdus. Cela montre que la compagnie fait d'excellentes affaires. Il y a quelques années elle devait à ses banquiers 12 à 13 millions représentés par autant d'obligations de ses clients. Depuis, elle a non seulement réussi à s'acquitter aux banques, mais elle a en caisse un surplus appréciable.

Encore un mot. La situation de l'industrie des instruments aratoires s'améliorant, de toute évidence, l'on commença à nous dire que l'opposition ne s'inquiétait pas tant des fabriques de machines agricoles que de certaines fabriques accessoires fournissant la matière première sous différentes formes, principalement la fabrication de l'acier. Eh bien, dans quel état est l'industrie de l'acier d'où viennent les pièces de machines aratoires? Le *Financial Post* du 11 décembre 1925 publie un article portant pour titre:

Les titres de l'Aciérie canadienne dépassent le pair pour la première fois depuis l'organisation du merger en 1911. L'entreprise bien administrée justifie les prévisions et les promesses des promoteurs aux bailleurs de fonds.

Voici le paragraphe qui s'applique:

Les actions ordinaires de la Compagnie d'aciéries canadiennes ont dépassé le pair pour la première fois cette semaine. C'est là un fait important pour les bailleurs de fonds, car c'est la preuve que le public commence à considérer les valeurs de cette entreprise comme essentielles, comme indice de la situation financière en général, susceptible de devenir le baromètre commercial du Canada comme c'est le cas, aux Etats-Unis, des titres de la United States Steel Corporation.

Puis au cours du mois dernier, le *Financial Post,* qui se tient au courant, revient de nouveau deux fois sur l'industrie, le 14 mai, à propos de la Cockshutt Plow Company, il écrit:

L'on croit que le dividende sur les actions Cockshutt seront portés probablement à 4 p. 100 avant la fin de l'année.

Autre paragraphe au sujet de la compagnie Massey-Harris.

Le dividende sur les actions privilégiées est maintenant regardé comme assuré, tandis que les perspectives d'un dividende sur les actions ordinaires avant longtemps sont bonnes.

Voilà, monsieur l'Orateur, en quelques mots la réponse aux dires des honorables membres de l'opposition quant aux conséquences de la diminution des droits de douane, sur les instruments aratoires. Le Gouvernement se disait alors convaincu de l'à-propos de son action, du bien qu'elle ferait non seulement à la classe agricole mais à l'industrie elle-même; et ses prévisions ont été pleinement justifiées en tous points. Eh bien, j'ose dire que dans deux ans nous constaterons que la modification des droits sur les automobiles, a produit le même effet absolument dans cette industrie que l'autre dans le domaine de l'industrie des machines aratoires.

Je dirai un mot au sujet de l'industrie canadienne en général. A entendre les honorables députés de l'opposition, l'on croirait que sa prospérité n'intéresse personne autre qu'eux. Jamais ils ne manquent une occasion de proclamer que sous ce Gouvernement l'industrie languit.

L'hon. M. BENNETT: Très bien, très bien.

Le très hon. MACKENZIE KING: Que l'on retienne ce "très bien" de mon honorable ami: l'observation montre ce qu'il faut penser de ces affirmations ou autres semblables. Mon honorable ami qui vient d'interrompre s'étonnera peut-être d'apprendre que pour la première fois dans l'histoire du Canada, nos exportations de produits industriels ont dépassé nos importations, cette année.

L'hon. M. BENNETT: Exportations de papier et de matières premières, en grande partie.

Le très hon. MACKENZIE KING: De produits entièrement fabriqués.

L'hon. M. BENNETT: Du papier.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le papier peut être importé également si mon honorable ami persiste à ne mentionner que ce produit. Laissez-moi vous donner des statistiques indiscutables au sujet des importations et des exportations de nos marchandises manufacturées.

L'hon. M. BENNETT: Nos importations comprendraient surtout l'acier. En ce qui concerne cet article, le Canada est le deuxième client des Etats-Unis.

Le très hon. MACKENZIE KING: Qu'il me soit permis d'insérer au hansard les statistiques relatives à nos importations et expor-

tations d'articles manufacturés, sous le régime actuel. Ces chiffres se rapportent aux produits manufacturés au Canada en général.

Importations et exportations de tous les articles manufacturés, de 1921 à 1925

Année terminée le 31 mars	Importations	Exportations	Excédent des imp. sur les exp. (—)	Excédent des exp. sur les imp. (+)
1921..	929,874,130	665,087,939	—264,786,191	
1922..	531,355,579	410,869,738	—120,485,841	
1923..	574,551,323	515,173,415	— 59,377,908	
1924..	639,343,645	591,829,306	— 47,514,339	
1925..	576,031,243	591,598,479		+ 15,567,234

En d'autres termes, monsieur l'Orateur, lorsque mes honorables amis étaient au pouvoir en 1921, l'importation globale des produits manufacturés a été de $929,874,130, alors que toute l'importation de ces produits, à la date du 31 mars 1925, était tombée à $576,031,243. Maintenant, prenons les exportations. En 1921, les exportations des articles manufacturés se sont montées en tout à $665,087,939. Les honorables députés de l'opposition se rappellent que les prix étaient fort élevés à cette époque et qu'ils faisaient encore des exportations de marchandises en vertu d'entreprises de guerre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pas en 1921. Si mon honorable ami veut choisir une année de guerre, ou n'importe laquelle où il n'y ait pas eu de stagnation des affaires chez nos clients étrangers, il ne prendra pas 1921.

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est une année d'après-guerre durant laquelle plusieurs commandes de guerre ont été remplies. Les exportations globales des produits des manufactures en 1921 se sont chiffrées à $665,087,939. L'année suivante est vraiment celle à partir de laquelle nous devons commencer à faire les comparaisons. Elle démontre une augmentation constante des exportations. Que les honorables députés de l'opposition se rendent bien compte de la signification des statistiques contenues dans ce tableau. Permettez-moi de vous montrer l'excédent des importations sur les exportations ou des exportations sur les importations durant les diverses années. En 1921, les importations ont été, en chiffres ronds, de 264 millions de plus que les exportations; en 1922, ce chiffre est descendu à 120 millions, en 1923, à 59 millions; en 1924, à 47 millions; et, en 1925, les exportations ont excédé les importations de 15 millions. Cela prouve que les manufacturiers canadiens ont prospéré sous le règne des libéraux.

[Le très hon. Mackenzie King.]

Sous l'ancien ministère, les statistiques officielles indiquent que notre marché a été envahi par les produits étrangers jusqu'à concurrence de 264 millions, soit de beaucoup plus qu'un quart de billion en 1921. Le gouvernement libéral, disent les conservateurs, a adopté une politique de réduction du tarif nuisible aux intérêts de nos industries manufacturières. Cependant, durant chacune des années subséquentes, les fabricants canadiens ont pris une place de plus en plus considérable sur le marché domestique, comme nous le constatons en faisant le bilan de l'achat et de la vente des articles manufacturés. Enfin, après notre budget de 1924, qui allait ruiner les manufacturiers du Canada, de l'avis des oppositionnistes, ces fabricants, en général, l'ont emporté sur leurs concurrents et ont vendu à l'étranger pour une valeur de 15 millions de plus que nous n'avons acheté. Ce résultat sera sans doute encore meilleur en 1926, étant donnée notre énorme balance favorable du commerce total. Outre cela, le tableau montre à l'évidence que, sous le régime libéral, nos manufacturiers font plus que se maintenir non seulement sur le marché du pays mais sur ceux de tout l'univers. Les statistiques prouvent que la masse des manufacturiers canadiens sont en meilleure posture que depuis quatre ou cinq ans sur le marché domestique. Ces chiffres sont une réfutation complète des sinistres prédictions de la gauche.

Je désire faire une autre brève allusion qui met en lumière la situation des industries manufacturières et du commerce canadien. Les honorables députés de l'opposition ne cessent de faire des rapprochements entre le Canada et les Etats-Unis au détriment de leur propre nation. Ils ne peuvent le nier. Leurs discours en sont pleins. Et cependant, les statistiques disponibles prouvent que loin d'amoindrir notre pays nous avons toutes les raisons au monde d'affirmer que nous sommes en meilleure position que nos voisins. Nos gens continuent à émigrer aux Etats-Unis à cause de la propagande à laquelle se livrent mes honorables amis de l'opposition. (*Exclamations.*) Et je n'hésite pas à l'affirmer, le plus grand nombre des Canadiens qui se sont expatriés, l'on fait en conséquence des dénonciations des honorables membres de la gauche bien plus que pour toute autre cause. J'irai plus loin; je ferai observer que des milliers d'immigrants, qui se seraient établis sur le sol canadien, se sont dirigés vers d'autres pays par suite des lamentations de mes honorables amis de la gauche. Les honorables membres se délectent, semble-t-il, à continuer cette propagande de déni-

grement du Canada; on dirait qu'ils éprouvent du plaisir à tourner en ridicule et à rapetisser leur propre pays.

L'hon. M. LAPOINTE: A le calomnier.

Le très hon. MACKENZIE KING: Exactement; "calomnier" n'est pas une expression trop forte; nous pouvons l'employer. Or, une pareille attitude de la part d'un groupe politique n'est pas sans avoir une répercussion par tout le pays. Cette campagne qui vise à rapetisser le Canada n'a pas sa raison d'être si nous tenons compte du commerce global du Dominion, c'est-à-dire nos importations et nos exportations; de fait, nous constatons que pour l'année financière terminée le 31 mars 1926, nous avons obtenu une balance de commerce de $401,134,000 en notre faveur. Voilà un chiffre qui n'a jamais été atteint à venir jusqu'aujourd'hui dans les annales canadiennes, sauf peut-être à l'époque où nous exportions des munitions de guerre. Même les Etats-Unis, en dépit de l'énorme volume de commerce qu'ils font, ne sont pas en mesure de montrer une balance de commerce aussi favorable que la nôtre, au cours de l'année écoulée. Et je citerai les chiffres qui suivent à l'appui de ma thèse. Pour les douze mois terminés au 31 mars 1926, la balance de commerce visible en faveur du Canada s'élève à $401,134,000 tandis que celle des Etats-Unis ne se chiffre qu'à $352,364,000. Voici les chiffres concernant le commerce tant du Canada que des Etats-Unis pour les douze mois terminés au 31 décembre 1926:

	Canada	Etats-Unis
Importation..	$ 927,403,000	$4,412,293,000
Exportations:		
Produits domestiques ..	1,315,193,000	4,667,166,000
Produits étrangers.. ..	13,344,000	97,491,000
Total des exportations.. ..	$1,328,537,000	$4,764,657,000
Balance de commerce favorable..	$ 401,134,000	$ 352,364,000

Les Etats-Unis ont publié dernièrement des chiffres qui complètent les statistiques du commerce jusqu'à la fin de mars. Or, ces chiffres font voir que, pour les premiers neuf mois de l'année financière terminée en juin, le total des exportations sur les importations accuse une balance de commerce favorable de 187 millions. Si nous ajoutons à ce montant le chiffre de la balance de commerce en faveur des Etats-Unis pour les trois mois, avril, mai et juin, de l'année dernière, nous constatons que le total de la balance de commerce favorable aux Etats-Unis, pour la période que comprend la dernière année financière du Canada, s'est élevé à 352 millions, soit 50 millions de moins que la nôtre. Ce fait démontre d'une façon remarquable de quelle façon le Canada tient son rang sur les marchés du monde. La politique du gouvernement actuel qui vise à l'abaissement du prix des instruments de production, a grandement contribué à augmenter le volume des exportations canadiennes.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Mon très honorable ami aurait-il l'obligeance de citer les chiffres concernant la balance de commerce favorable au Canada par rapport aux Etats-Unis, durant le même intervalle?

L'hon. M. ROBB: Nous commerçons avec le monde entier.

Le très hon. MACKENZIE KING: La balance de commerce entre les deux pays? Je n'ai pas les chiffres sous la main et je le regrette. Au cours des observations que j'ai faites aujourd'hui—et je dois m'excuser auprès de la Chambre si j'ai pris plus de temps que je n'aurais dû le faire,—je me suis efforcé de faire voir que les jérémiades de mes honorables amis de la gauche ne sont pas de tout autorisées par les faits. Les chiffres officiels établissent au contraire que les industries manufacturières du pays ont constamment marché de l'avant, non seulement intrinsèquement, mais comparativement à la situation qui existe chez nos voisins du sud, nos principaux concurrents. Je désire faire d'autres observations touchant certains aspects du budget en délibération. Durant tout le cours du présent débat, on a si souvent répété que le Canada a besoin de protection et autres déclarations de même nature, qui ne sont pas appuyées par les faits, que le Parlement et le pays, je le crains fort, ont perdu de vue le budget lui-même ainsi que la situation qu'il révèle; de fait, l'exposé budgétaire nous fait voir que la situation financière du pays s'est grandement améliorée et il comporte une promesse envers le peuple canadien que les impôts seront diminués. Avec la permission de la Chambre, je discuterai brièvement cet aspect du problème; avant de le faire toutefois, je demanderai à monsieur l'Orateur de déclarer qu'il est six heures.

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

Reprise de la séance

2e LECTURE

De deux bills d'intérêt privé.

Le 1er (bill n° 111), déposé par M. Ross (Kingston), tendant à constituer en société le conseil exécutif de l'Eglise méthodiste libre au Canada.

Le 2e (bill n° 112), déposé par sir Henry Drayton, concernant certains brevets, propriété de la Sealwright Company Inc.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable J. A. Robb (ministre des Finances) l'invitant à se former en comité des voies et moyens ainsi que sur l'amendement de l'honorable R. J. Manion.

Le très hon. MACKENZIE KING: Au cours de mes remarques de l'après-midi au sujet du fait que les membres de la gauche ont négligé, au cours du dernier Parlement, de proposer un amendement déclarant leur soi-disant défense de la protection, j'ai oublié de parler d'un incident dont je voulais dire un mot et qui montre la vérité que je voulais faire comprendre à la Chambre, c'est-à-dire que ces honorables députés, d'une manière ou d'une autre, ont trouvé le moyen d'éviter une discussion complète sur la question du budget, discussion qui aurait établi, de façon définie l'attitude de la Chambre à ce sujet. Le point que j'ai oublié—et je l'avais cependant sous les yeux—c'est qu'à la veille de la convocation du Parlement à sa dernière session, il a paru dans les journaux d'Ottawa et d'autres parties du pays une sorte de manifeste du parti conservateur touchant ses vues sur la protection et, quand les Chambres se sont réunies, les députés se sont aperçus que ce manifeste avait revêtu la forme d'une résolution mise à l'ordre du jour au nom du très honorable chef de l'opposition. Cette résolution contenait ceci:

Le Canada requiert une révision immédiate du tarif canadien, laquelle sera établie sur une base de protection définie et conséquente.

Cette résolution figurait à l'ordre du jour du 5 février 1925. Elle y est demeurée de jour en jour, mais n'a jamais été discutée à la Chambre. Je tiens à faire observer qu'elle était à l'ordre du jour pendant toute la discussion du budget. Si le très honorable chef de l'opposition et les membres de son parti avaient tant désiré connaître le sentiment de la Chambre touchant une déclaration de cette nature, c'était bien le moment de le demander. En réalité, le débat du budget de l'an dernier a duré, je crois, quarante jours et quarante nuits, ce fut le plus long débat que la Chambre ait jamais eu sur une question. Pendant tout ce temps la motion du très honorable chef de l'opposition est demeurée à l'ordre du jour. Elle y est demeurée jusqu'à la fin de la session. C'est le 2 juin, je pense, que cette résolution a été transformée en amendement à la motion de former la Chambre en comité des crédits. Elle avait été à l'ordre du jour jusqu'à la veille et un bon nombre de députés ont été pris par surprise, quand ils ont constaté qu'elle avait disparu de l'ordre du jour pour devenir un amendement à la motion de former la Chambre en comité des crédits. Néanmoins, la Chambre avait suffisamment discuté la question du tarif et elle a traité cette motion d'une manière sommaire. On l'a discutée pendant quelques heures, je crois, puis elle a été repoussée par un vote de 147 à 37. En d'autres termes, une majorité de 110 dans la Chambre telle qu'elle était alors, a repoussé une résolution déclarant que le pays exigeait une révision immédiate du tarif canadien pour le mettre sur une base de protection définitive et conséquente. Un fait intéressant au sujet du débat qui a eu lieu sur cette résolution, c'est que non seulement tous les députés libéraux de la Chambre, mais aussi tous les progressistes, les députés ouvriers, les indépendants et la seule députée de la Chambre se sont prononcés contre elle. C'est virtuellement sur cette résolution que les députés de la gauche ont conduit leur récente campagne.

L'hon. M. BENNETT: Très bien, très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami dit "Très bien". Je crois qu'il prendra la parole après moi dans ce débat. Cependant nous arrivons à la première session de la nouvelle législature et cette résolution est entièrement mise de côté. Au lieu de présenter des déclarations sur la nécessité de reviser immédiatement le tarif canadien pour le mettre sur une base de protection définie et conséquente, nous avons cet amendement qui est sous nos yeux et qui se rapporte à une question de procédure.

Les honorables députés de la gauche ont fréquemment exprimé leur surprise de constater qu'en vue de leur campagne lors des dernières élections et en vue du fait que, comme parti, ils avaient le plus grand nombre de députés, ils ne siégeaient cependant pas à droite de l'Orateur, dirigeant les affaires du pays. La Chambre me permettra de lui déclarer franchement qu'après les élections d'octobre dernier, quand j'ai conféré avec Son Excellence sur la voie à suivre, étant donnée la situation créée par les élections, j'ai adopté pour attitude que, à mon sens, le très honorable chef de l'opposition ne pouvait pas obtenir l'appui de la majorité à la Chambre des communes. J'ai pris cette attitude surtout à cause du projet de résolution qui avait été repoussé par la Chambre par une majorité de 110 voix dans la précédente législature et en raison de l'attitude que les honorables membres avaient eux-mêmes prise durant la campagne électorale, lorsqu'ils disaient aux électeurs que

pour eux, la grande question était celle du tarif. J'ai dit bien franchement que je ne voyais pas comment les progressistes, les travaillistes, ou les indépendants, pas plus que les libéraux, pouvaient appuyer la politique fiscale du très honorable leader de l'opposition (M. Meighen). Néanmoins, j'étais prêt à laisser la Chambre se prononcer et les honorables députés voudront bien reconnaître que j'ai fait tout ce que j'ai pu pour que le Parlement s'exprime librement. La Chambre s'est prononcée effectivement sur la question de majorité comme elle sera appelée à se prononcer de nouveau ce soir. Je dis bien sérieusement à nos honorables collègues d'en face que lorsque le Parlement aura voté et que ce débat sera fini, le public se souciera peu d'entendre encore dire que le Gouvernement est incapable de gouverner, ou comme on l'a si bien prétendu, qu'il n'a pas le droit de rester en fonction.

J'ai dit que j'avais quelques observations à formuler au sujet du budget; je tiens à rappeler aux députés, avant le vote, ce que ce budget dénote au juste et aussi ce qu'on propose dans les résolutions que le ministre des Finances (M. Robb) présentera au moment voulu. On me permettra d'abord, monsieur l'Orateur, de me joindre aux honorables députés qui des deux côtés ont déjà adressé la parole, pour féliciter le ministre du budget qu'il a pu nous présenter grâce à l'état financier actuel du pays. S'il a réussi, comme je le crois, à présenter à la Chambre un budget incontestablement plus populaire que tous les budgets dont elle ait jamais été saisie, et comportant une réduction d'impôts plus forte que celles que les contribuables aient jamais eu le bonheur d'avoir, on doit surtout en attribuer le mérite au ministre des Finances lui-même. Il convient de reconnaître la façon dont il a su administrer les finances du pays, la prudence et le soin dont il a fait preuve dans les dépenses, de même que la grande habileté avec laquelle il a appliqué la politique financière que ce gouvernement-ci a jugé être la meilleure dans l'intérêt de la nation.

Le ministre des Finances, en présentant son exposé budgétaire, l'an dernier, avait dit que, par mesure de prudence, il préférait surestimer les dépenses et faire le contraire pour les recettes. Cette année, il a pu en fournir la preuve au Parlement. Le surplus a dépassé le chiffre qu'il avait indiqué. Je suis sûr que les honorables membres de la Chambre seront heureux d'apprendre que le ministre des Finances a pris les mêmes précautions cette année. En présentant son exposé budgétaire, il y a un mois, il a mésestimé les recettes et surestimé les dépenses de la dernière année financière, de sorte que les surplus que nous avons à déclarer aujourd'hui sont bien supérieurs à ceux qu'on avait prévus lorsque le budget a été présenté, il y a un mois. Heureusement, nous sommes aujourd'hui en état de présenter un état définitif des opérations de l'année écoulée et je suis sûr qu'on sera très satisfait des résultats. Le ministre avait, dans son exposé budgétaire, estimé l'augmentation des recettes à $29,965,520. elle s'élève en réalité à $32,900,000 en chiffres ronds. Il avait, d'autre part, surestimé les dépenses; en effet, les chiffres définitifs indiquent que l'excédent des recettes sur les dépenses est de $58,404,000 au lieu de $55,000,000, tandis que l'excédent sur les dépenses ordinaires et à compte de capital est de $41,594,000 au lieu de $38,065,000. Le surplus des services de l'Etat est aussi plus élevé que le ministre ne l'avait prédit: $37,526,000 au lieu de $33,910,000. Mon honorable collègue avait évalué la dette publique à $2,395,000,000 au 31 mars; elle est en réalité bien inférieure à cela, soi $2,391,000,000. Durant l'année passée elle a été réduite non pas de $22,353,000, comme le ministre des Fiannces le prévoyait, mais presque de $26,000,000.

Tels sont les principaux traits du budget que le ministre des Finances a présenté au Parlement et à la nation; mais il y a d'autres aspects qui sont également à remarquer. Le ministre des Finances a signalé que grâce à la façon dont il avait administré nos finances, notre dette avait été considérablement amortie. On a remboursé une partie des obligations détenues aux Etats-Unis et par les renouvellements d'emprunts, on a beaucoup abaissé le taux d'intérêt que nous étions obligés de payer. C'est ainsi qu'on a pu faire une économie appréciable. Pour ce qui est des chemins de fer Nationaux, le ministre a pu annoncer que le réseau, au lieu d'être encore une charge pour le pays, devenait rapidement un élément d'actif national. De plus, il a été en mesure de signaler des progrès dans la bonne voie au sujet de la marine commerciale de l'Etat. Il lui a été donné, grâce à la levée de l'interdiction contre le bétail, obtenue sous l'administration actuelle, de signaler une augmentation sensible du nombre et de la valeur des bestiaux expédiés du Canada aux marchés d'Angleterre, tandis qu'il a pu, ce qui est des plus satisfaisant, annoncer un accroissement marqué dans le mouvement des marchandises par l'intermédiaire des ports canadiens. L'honorable député qui a parlé cet après-midi a dit que les marchandises importées par la voie des ports des Provinces maritimes sous le régime de préférence britannique s'élevaient à

1 p. 100 près de l'ensemble des importations de cette catégorie, et il a reconnu au Gouvernement le mérite d'avoir pris des mesures en vue d'y comprendre cet écart de 1 p. 100. Toutefois, il n'a pas constaté,—probablement parce qu'il n'était pas renseigné à ce sujet,—que la raison pour laquelle les 99 p. 100 de ces importations viennent par la voie de ports canadiens est attribuable à la démarche prise par ce Gouvernement il y a trois ans, alors qu'il adopta une mesure en vertu de laquelle il serait accordé un escompte de 10 p. 100 sur les droits de douane existants et applicables aux marchandises assujéties au tarif de faveur britannique, et cette mesure provoqua un nouvel acheminement de presque toutes les importations bénéficiant de la préférence.

Outre ces preuves manifestes et incontestables de la prospérité grandissante dont jouit le pays, le ministre des Finances a été en mesure d'annoncer à la Chambre la réduction des impôts dans maints domaines. En premier lieu vient l'abaissement des droits de douane sur les automobiles, les camions à essence et les motocyclettes, puis certaines diminutions dans la taxe sur les ventes, et l'abolition du droit de timbre sur les quittances. Il a ensuite annoncé le rétablissement du port des lettres à 2c. Tout cela fait partie du budget soumis à la Chambre par le ministre et au sujet duquel l'on invitera plus tard les honorables députés à se prononcer, soit pour l'adopter ou pour le rejeter. A mon sens, il est dans l'ordre de faire ressortir ces détails parce que les honorables députés peuvent les perdre de vue au cours du débat prolongé que nous avons eu à ce sujet. Pour confirmer davantage ce que j'ai déjà dit, on me permettra de faire observer à la Chambre que pour l'année civile de 1925, les chemins de fer Nationaux accuseront un excédent de $30,436,852 sur les frais d'exploitation et les dépenses imputables sur le revenu. Mais il nous est parvenu depuis des chiffres applicables aux trois autres mois de l'année courante, ce qui nous donne au complet le rapport pour l'année financière 1925-1926. Ce bilan fera voir un excédent, non pas de $30,443,000, mais de $33,000,000 sur les frais d'exploitation et les dépenses imputables sur le revenu.

J'ai déjà parlé de la balance favorable du commerce mentionnée par le ministre des Finances. Notre solde créditeur du commerce est aujourd'hui de quelque 401 millions, ce qui veut dire une augmentation, au cours de l'année, de 247 millions dans le chiffre de nos exportations. Cette année, la balance favorable du commerce s'est accrue de 284 millions aux 401 millions déjà mentionnés. Sur cette augmentation, pas moins de 104 millions, soit 90 p. 100, représentent des échanges effectués dans les limites de l'empire. Les honorables députés de la gauche affirment parfois que le Gouvernement obtient peu de résultats de l'application de ses programmes. Je ne veux pas faire de généralités, mais je vise plutôt à donner à la Chambre des preuves concrètes et certaines de ce que nous avons accompli.

Une des importantes réformes effectuées par le Gouvernement, et que les gouvernements antérieurs n'avaient pu obtenir, a été la levée de l'interdiction contre l'importation de notre bétail en Angleterre. (*Exclamations.*) Les honorables députés d'en face peuvent jouer l'étonnement, mais l'embargo était en vigueur depuis vingt ans, et nos amis de l'opposition étaient au pouvoir pendant cette période.

Des MEMBRES: Oh non!

Le très hon. MACKENZIE KING: Ou bien, une partie de ce temps. C'est incontestablement grâce aux efforts de notre haut-commissaire, l'honorable Peter C. Larkin, secondé par le gouvernement actuel, que l'interdiction fut levée après notre avènement au pouvoir. Je vais communiquer à la Chambre un relevé pour lui faire voir les résultats obtenus depuis le rappel de cette interdiction, le 1er avril 1923. Au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1923,—afin de donner les chiffres antérieurs à la levée de l'embargo,—nous avions exporté en Grande-Bretagne 25,758 têtes d'animaux d'une valeur de $2,809,796. En 1924, année qui suivit la suppression de l'embargo, nos exportations d'animaux à la Grande-Bretagne s'accrurent à 59,486 têtes, représentant une valeur de $6,287,815. L'année suivante, 1925, nouvelle augmentation à 6,245 têtes, d'une valeur de $9,125,667. Et pour cette dernière année financière close le 31 mars 1926, au lieu des 25,758 têtes que nous exportions en Angleterre avant la levée de l'interdiction, nous en avons expédié 117,819, valant non pas quelque $2,800,000, mais $12,432,954.

Maintenant, un mot au sujet de la diminution des impôts. Comme les honorables députés le savent, outre certains petits changements exigés par les circonstances nouvelles, il y a sur les automobiles évaluées à $1,200 au plus et sur les camions automobiles et les motocyclettes, une réduction des droits de 22½, 30 et 35 p. 100 à 12½, 17½ et 20 p. 100, et, sur les automobiles valant plus de $1,200, les droits de douane sont réduits de 30, 32 et 35 p. 100 à 15, 25 et 27½ p. 100; ce sont là

respectivement, le tarif de préférence britannique, le tarif intermédiaire et le tarif général. Je cite ces chiffres afin que les honorables députés ne perdent pas de vue l'importance des réductions effectuées.

Relativement à l'impôt sur le revenu, le ministre des Finances a réussi non seulement à annoncer une réduction, comme il a dit "sur toute la ligne" mais il a également pu informer la Chambre que la loi est maintenant présentée sous une forme moins compliquée que l'ancienne, et que les réductions qu'il propose,—chose qui ne s'est jamais vue dans le passé,—sont en vigueur pendant l'année courante sur les revenus de l'année financière qui vient de s'écouler. Dans tout le pays, il n'y a guère un foyer où l'on ne se réjouit de n'avoir pas autant d'impôts à payer aujourd'hui au gouvernement fédéral qu'il y a un an. Pour souligner l'importance des réductions effectuées, monsieur l'Orateur, permettez-moi de citer quelques exemples précis. Sur un revenu de $3,000, l'impôt était de $40; ce revenu est aujourd'hui complètement exempté de l'impôt. Sur un revenu de $6,000 l'impôt était de $178.50; il sera maintenant de $70. Sur un revenu de $12,000, l'impôt était de $871.50; à l'avenir il sera de $460. Sur un revenu de $18,000, l'impôt était de $1,753.50; cet impôt se trouve réduit à $1,210. On ne peut nier les économies que ces réductions apportent aux individus, aux gens d'affaires et aux placements futurs dans ce pays. Mais afin de démontrer aux honorables députés que les réductions s'étendent même à d'autres qu'à ceux que j'ai mentionnés, je rappellerai à la Chambre que, lors de la présentation d'autres budgets dans le passé, le Gouvernement avait accordé d'autres exemptions basées sur le nombre d'enfants dans une famille; il a augmenté ces exemptions en une ou deux occasions.

L'honorable représentant de Winnipeg-Sud (M. Rogers), l'autre soir, parlant de l'impôt sur le revenu, faisait remarquer que les recettes perçues de cette source n'étaient pas aussi élevées qu'autrefois, et il en concluait que le pays perdait du terrain. Ce qu'il oubliait, c'est que les exemptions que je viens de mentionner ont produit l'effet désiré; c'est-à-dire que les familles nombreuses qui, autrefois, payaient l'impôt sur le revenu, sont maintenant exemptées de cet impôt. Sous le régime de la nouvelle loi de finance un homme dont le revenu est de $4,500, et qui a une femme et trois enfants, est exempté de l'impôt; en 1921, lorsque les honorables députés de l'opposition étaient au pouvoir, il lui fallait payer $76; l'an dernier, il payait $40. Chacune des familles du Dominion apprécie ce que le Gouvernement a fait sous ce rapport.

J'ai omis de dire qu'il y a également des exemptions de l'impôt sur les ventes pour un certain nombre d'articles; pour les conserves de poisson, par exemple, l'impôt sur les ventes a été réduit de 5 p. 100 à 2½ p. 100; j'ai mentionné que l'impôt sur les reçus a été complètement aboli et que le port postal a été réduit, cette réduction devant prendre effet le 1er juillet de l'année courante. En somme, mon honorable ami estime que son budget épargnera aux gens une somme de quelque 25 millions de dollars en impôts.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je désire citer deux passages du discours que prononçait mon honorable ami lorsqu'il présenta le budget à la Chambre et demander à cette dernière de considérer sérieusement leur signification. Il avait appelé l'attention sur le fait que, tout importantes que soient les exemptions d'impôts qu'il était disposé à demander à la Chambre d'accorder en ce moment, il était d'avis que des exemptions auraient pû être encore plus considérables et notre prospérité plus prononcée, si certains de nos citoyens, au lieu de dénigrer les conditions dans lesquelles se trouve notre pays, avaient fait quelque chose pour les faire valoir. Voici ce que disait mon honorable ami à ce sujet:

> J'ai d'autant plus raison de dire cela que je suis d'avis que le peuple canadien, en traversant la période de dépression qui a suivi la fin de la prospérité factice de la guerre, s'est trouvé inutilement gêné par une épidémie de pessimisme qui influençait beaucoup trop les actes et les paroles d'un grand nombre de nos citoyens et sans laquelle la prospérité de ce moment serait encore plus grande que je n'ai le privilège de l'annoncer.

Mais il terminait avec cette note optimiste, qui forme l'autre côté de la médaille:

> Nous avons franchi cette période de fléchissement et nous en avons la preuve dans les compilations statistiques qui d'une année à l'autre reflètent la situation économique au Canada. Aujourd'hui, le pays devient de plus en plus prospère; il y a moins de chômage; le nombre des colons augmente et avec cet optimisme qui se manifeste d'un océan à l'autre, l'année 1926 est pleine de promesses.

Si le très honorable leader de l'opposition avait été présent, j'aurais cité maints passages de ses discours qui indiquent le nuage noir dont voulait parler mon honorable ami; mais, en son absence, je me contenterai d'une ou deux citations. Les honorables députés me pardonneront, j'espère, toute indélicatesse qu'il pourrait y avoir à citer ces passages en l'absence de mon très honorable ami; je donne la citation et sa provenance dans chaque cas parce que je réfère à mon très honorable ami comme leader de l'opposition et, naturellement, ses expressions ont plus d'importance que celles de tout autre honorable membre de son groupe. Etant donné ce que nous savons sur les chiffres cités ce soir, voyons si des

expressions pareilles pouvaient ou peuvent être légitimées. Dans le *Mail and Empire*, de Toronto, numéro du 19 août 1925,—au début de la campagne, par conséquent,—mon très honorable ami est citée comme suit:

Pourquoi sommes-nous dans la stagnation, dans un état de demi-paralysie, saignant à tous les pores. . . la raison en est que le Gouvernement ne protège pas suffisamment nos industries au moyen du tarif...

Puis à Saskatoon, le 3 octobre, d'après le compte rendu du *Saskatoon Daily Star*, on se sert encore du même langage flamboyant:

N'allez pas demander de l'aide car elle ne viendra pas. Personne ne peut montrer ce que le Canada y gagne, mais au moindre mouvement notre sang coule à flots, notre force de résistance est anéantie.

Puis, dans cette ville, le 28 octobre, parlant à l'Auditorium, mon très honorable ami a dit:

Nous demandons au peuple d'examiner les faits.

Je prie mes honorables amis de considérer ces mots "les faits".

La dette augmentée...

Divers MEMBRES: Très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING: Mais la dette n'est pas augmentée; voilà justement ce que je veux faire ressortir. Ce que je veux montrer à mes honorables amis, si la chose est possible, c'est qu'ils ont contracté l'habitude de faire des assertions qui ne sont pas fondées, mais qui font beaucoup de tort au pays sans qu'eux-mêmes en tirent le moindre avantage. Comme Canadiens, que gagnons-nous à répandre l'impression que notre situation est mauvaise alors qu'elle est excellente et que nous le savons?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Est-ce que mon très honorable ami s'adresse à moi?

Le très hon. MACKENZIE KING: Non; je regarde l'honorable représentant; mais je m'adresse à tous les honorables membres d'en face.

Nous demandons au peuple d'examiner les faits. La dette augmentée, les taxes augmentées,...

Des MEMBRES: Très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING: Eh bien, il n'en est rien: nos taxes sont moins élevées, et je le prouverai à mes honorables amis.

...notre pays évité par les immigrants,...

Il ne faut pas s'en étonner, s'ils croyaient ce que disent les honorables messieurs de la gauche. J'ai déjà dit que ceux qui projetaient de venir au Canada se décideraient vite à s'établir ailleurs s'ils lisaient les discours des honorables représentants de l'autre côté de la Chambre.

...notre sang qui coule sans cesse. Nous attribuons ces maux non pas à une malédiction divine,. .

Voilà une pensée généreuse.

...mais à une direction fautive de la politique publique, à la substitution du marchandage entre partis aux principes politiques,...

Des MEMBRES: Très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING: Eh bien, cela aussi est faux.

...à la législation sans vigueur et mal éclairée d'un groupe d'hommes qui s'arrogent le titre de gouvernement du Canada.

Divers MEMBRES: Très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ai cru que cela plairait fort à mes honorables amis; mais s'ils réfléchissent un moment, ils verront que ce ne sont là que paroles, que simples affirmations, dont pas une seule malheureusement n'est fondée. Ecoutez maintenant ce qui a été dit en même temps au sujet des Chemins de fer nationaux du Canada:

S'ils...

Les membres du ministère actuel, s'entend.

...s'étaient donné le mot pour ruiner le réseau (les chemins de fer nationaux du Canada) ils n'auraient pu, pour accomplir cet objet, faire mieux qu'ils n'ont fait depuis quatre ans,. . . ils ont effectué des dépenses capitales sans compter,. . . pour des fins non essentielles, uniquement en vue d'un objet de luxe en vue de maintenir entre les deux grands réseaux ferroviaires une concurrence effrénée, ruineuse pour les ressources du peuple canadien. Par leur conduite, ils ont chargé le réseau d'une dette de centaines de millions de dollars, et, au cours des quatre années à venir, il faudra lutter surtout pour dégager le chemin de fer du bourbier où ils l'ont plongé.

J'ose dire, monsieur l'Orateur, qu'on ne saurait surpasser un langage pareil. L'hyperbole est une figure de rhétorique; mais ceci dépasse de beaucoup l'hyperbole.

Ayant d'un côté ces paroles qui tracent—je crois avoir le droit de le dire—un tableau bien sombre, confrontons-les avec les faits, incontestables, relatifs à la prospérité réelle du pays. Ici, je veux puiser mes citations à des sources dont mes honorables amis d'en face reconnaissent, je crois, l'authenticité. Je prends tout l'abord l'exposé de la banque Royale du Canada, une organisation conservatrice à plus d'un point de vue. Dans son bulletin du mois de mars 1926, le plus récent que j'aie pu obtenir, je cueille ceci:

Les rapports annuels généralement satisfaisants des corporations canadiennes, joints aux excellentes indications de tous les chiffres indices des statistiques et l'augmentation générale du volume des achats anti-

cipés indiquent un aspect plus encourageant des affaires au Canada en 1926 qu'en tout autre temps au cours des cinq dernières années.

Quelques MEMBRES: Très bien, très bien!

Le très hon. MACKENZIE KING: Pourquoi les honorables députés de la gauche ne disent-ils pas également "très bien, très bien"? Il s'agit de notre pays; ce n'est pas une question de parti. Ce sont là des faits réels qui indiquent dans ce pays un état de choses dont tout Canadien devrait être fier.

Les états annuels publiés récemment par les principales industries et les services d'utilité publique, à quelques exceptions près, indiquent une augmentation des recettes sur celles de 1924.

Les faillites commerciales continuent à diminuer, quant au nombre et au chiffre du passif. La diminution saisonnière de l'emploi a été en janvier la moins forte que nous ayons eue jusqu'ici, le chiffre indice étant de 89.6, chiffre le plus élevé pour ce mois depuis que l'on recueille les statistiques, c'est-à-dire, depuis 1920.

Relativement au nombre des faillites commerciales, le très honorable leader de l'opposition se plaisait à citer la *Dun's Review*. Je vais soumettre à la Chambre les chiffres de 1922 à 1925 que cite la *Dun's Review*. Les faillites sont comme suit:

1922	3,630
1923	3,197
1924	2,445
1925	2,337

Ces chiffres indiquent une diminution régulière du nombre des faillites depuis que ce gouvernement est à la tête du pays. Maintenant, prenons le chiffre du passif que représente ces faillites. Les chiffres sont comme suit:

1922	$76,314,000
1923	61,853,000
1924	63,325,000
1925	45,399,000

Nous avons donc une diminution de près de 25 millions en 1925, ce qui prouve que les conditions dans le pays s'améliorent très rapidement.

Je désire maintenant dire un mot des dépôts bancaires. Au 31 mars 1926, les épargnes bancaires dans ce pays formaient un total de $1,337,500,000, chiffre le plus élevé qui ait encore été atteint dans toute l'histoire du Canada. Je ferai remarquer le fait que ces dépôts représentent 100c. pour chaque dollar et non une monnaie dépréciée comme à l'époque où nos amis de l'opposition étaient au pouvoir. Puis, passons aux assurances sur la vie qui sont un autre indice de la prospérité du peuple. La somme totale que représentaient les polices en vigueur, à la fin de 1921, atteignait $2,935,000,000. A la fin de l'année financière 1925, ces polices représentaient un total de $4,159,000,000, soit une augmentation de 42 p. 100 en quatre ans.

Prenons les permis de construire émis dans 60 villes du Canada. Pendant les quatre premiers mois de l'année courante ces permis représentent un total de 41 millions de dollars, chiffre le plus élevé qui ait encore été atteint pour les périodes correspondantes de chacune des années écoulées depuis que les statistiques existent au Canada.

Prenons les automobiles, autre indice de prospérité. On estime que le nombre des automobiles que possédaient les gens au Canada en 1921 était de 465,000; à la fin de la dernière année financière, ce nombre était de 728,000, soit une augmentation, en quatre ans, de 56 p. 100, ce qui indique une grande prospérité chez les gens du pays.

Mais prenons les produits fondamentaux: la production agricole, la production minière, les chutes d'eau et autres. La production agricole totale en 1923 atteignait une valeur de $1,350,000,000; en 1924, $1,443,000,000; en 1925, $1,708,000,000, soit un gain, en deux ans, de $358,000,000 en produits agricoles.

Notre production minière en 1923 avait une valeur de 214 millions; en 1924, 210 millions et en 1925, 225 millions.

Le 1er mars 1922, l'énergie électrique développée s'élevait à 2,763,000 chevaux; en 1926, on avait un total de 4,290,000 chevaux, soit une augmentation de plus de 55 p. 100 en moins de quatre ans.

J'ai déjà donné, je pense, les chiffres sur la balance favorable du commerce. Lorsque les honorables membres de la gauche étaient au pouvoir, la balance du commerce était contre nous. A la fin de l'année financière terminée le 31 mars 1922, elle s'était changée en balance favorable de 6 millions de dollars. Cette balance favorable a augmenté d'année en année comme suit:

1923	$142,000,000
1924	165,000,000
1925	284,000,000
1926	401,000,000

Je pourrais employer plus de temps,—mais je m'en abstiendrai,—et citer des publications financières pour démontrer que, pour toutes ces choses que j'ai mentionnées, une comparaison de la production des produits fondamentaux entre le Canada et les Etats-Unis est beaucoup plus en faveur de notre pays que de la république voisine.

Passant à la question de l'immigration, que les honorables membres de l'opposition se plaisent à soulever de temps à autre, puis-je, afin de leur faire plaisir, attirer leur attention sur les chiffres pour l'année courante?

Pendant les trois premiers mois de l'année courante, les chiffres sont les suivants:

	1925-1926	1924-1925
Janvier..	2,324	2,007
Février..	4,396	2,210
Mars..	15,229	6,575
	21,949	10,792

Pendant les trois premiers mois de l'année courante nous avons reçu 21,949 immigrants contre 10,792 l'année dernière pour les mêmes mois. On peut en attribuer le mérite au fait que le Gouvernement actuel est resté au pouvoir.

Qu'on me permette de citer la statistique des Canadiens revenus des Etats-Unis. Leur nombre continue d'augmenter. Durant la dernière année financière, le total s'en éleva à 47,222, comparativement à 43,775 pour l'année financière précédent. Toutes ces personnes avaient demeuré aux Etats-Unis pendant plus de six mois.

Monsieur l'Orateur, j'insiste brièvement sur la signification des chiffres que je viens de citer et en particulier sur celle du dégrèvement des impôts. Ce dégrèvement est dû au programme politique poursuivi avec persistance et d'une manière conséquente par le Gouvernement durant les quatre dernières années.

Quand le Gouvernement a pris le pouvoir, il devait faire face à une situation très difficile. Pour tenter d'y remédier, nous avons commencé par adopter un programme politique qui devait, espérions-nous, activer la production, augmenter les débouchés, aider l'industrie en général. Nous avons aussi essayé de réduire énergiquement les frais des services de l'Etat. Mais les honorables députés de la gauche conservatrice, habitués à critiquer, non pas loyalement, mais plutôt à dire tout ce qui pourrait nuire au Gouvernement, ont même durant la présente discussion affirmé que le Gouvernement n'a pas diminué la dépense. L'honorable représentant de Wellington-Sud (M. Guthrie), qui agissait en qualité de critique financier pendant l'absence de l'honorable député de York-Ouest, a fait une déclaration très précise à cet égard et un ou deux orateurs, à ma connaissance, ont parlé dans le même sens. Voici ce qu'on lui fait dire, à la page 2572 (v.f.) du hansard du 15 avril:

> En sorte que le Gouvernement pousse graduellement la dépense.

Plus loin, il ajoute:

> Et pendant ce temps-là on remarque que les frais du service public fédéral croissent d'année en année. Je ne crains pas d'être contredit sur ce point.

Monsieur l'Orateur, cette affirmation est contredite par les statistiques officielles et par les faits. Je ne crains pas d'être contredit.

[Le très hon. Mackenzie King.]

En justice pour mon honorable ami qui a prononcé cette parole, je dois dire qu'il a été lancé dans la bataille soudainement et qu'il a fait de son mieux pour remplir la tâche accomplie habituellement par l'honorable représentant de York-Ouest, le critique financier ordinaire de l'opposition. A mon sens, il a prononcé cette parole involontairement ou inconsciemment.

Les honorables collègues peuvent prétendre que nous nous servons d'une statistique, tandis qu'ils en emploient une autre. Pour ce qui est de la dépense, il existe trois séries de statistiques susceptibles de comparaison. Il y a en premier lieu, les dépenses totales de l'Etat, qui comprennent absolument tout. Ensuite, on a les dépenses dites ordinaires qui comprennent les dépenses imputables sur le capital et les comptes spéciaux. Cela ne comprend pas les avances aux chemins de fer nationaux ou à la marine marchande du gouvernement canadien. Enfin, il y a les frais portés sous la rubrique des dépenses ordinaires dans les comptes publics. J'affirme sans crainte d'être contredit par les documents officiels, que, si l'on prend ces trois groupes de statistiques, on constatera que, depuis l'arrivée du Gouvernement au pouvoir, les dépenses ont été réduites chaque année, sauf l'an dernier, où il y a eu une légère augmentation, que j'expliquerai dans un instant. On verra par cette explication que le Gouvernement a continué à réduire toutes les catégories de dépenses.

J'explique tout de suite l'augmentation de la dépense. L'an dernier, on a déboursé environ un million et demi de dollars pour les élections générales: j'en indiquerai le chiffre exact plus tard. Cette dépense est d'un ordre exceptionnel. On ne peut la considérer comme un relâchement des efforts faits par le Gouvernement en vue de réduire les frais.

Mais on a dû faire des déboursés beaucoup plus considérables afin d'indemniser les déposants de la Home Bank, dépenses extraordinaire qui ne peut être considérée comme étant une dépense ordinaire du Gouvernement.

En troisième lieu, le Gouvernement ayant autorisé les appels devant une commission de pension, la somme des pensions servies aux anciens combattants a augmenté de beaucoup. Ces trois montants représentent une ou deux fois la différence entre les dépenses de l'année dernière et celles de cette année. Mais pour que l'Assemblée connaisse la somme exacte des frais découlant de ces trois chefs, je vais les faire insérer au hansard. Le montant global des dépenses au cours des années financiaires écoulées entre 1920-1921 et 1925-1926, ces deux années inclusivement,

y compris les avances faites au chemin de fer National-Canadien et à la marine marchande du Gouvernement est le suivant:

1921..	$528,302,513
1922..	463,528,389
1923..	434,735,277
1924..	370,589,247
1925..	351,169,803
1926 (estimation)..	355,923,000

Je dis que ces statistiques font voir que d'année en année les frais d'adminsitration ont diminué, sauf une légère augmentation pour l'année dernière. Prenons maintenant le montant global des dépenses ordinaires, spéciales et à compte du capital pour les années financières s'écoulant entre 1920-1921 et 1925-1926, y compris ces deux dernières années, sans tenir compte des avances faites au National-Canadien et à la marine marchande de l'Etat. On trouvera ces chiffres à la page 44 des comptes publics du Canada pour l'année 1925. Sous la rubrique de débours global, je vais citer d'après les comptes publics comme suit:

1921..	$418,620,544 48
1922..	365,701,790 85
1923..	350,608,546 72
1924..	344,021,786 75
1925..	339,902,775 94
1926 (estimation)..	342,228,000 00

D'année en année c'est une diminution constance, sauf pour l'année dernière, où l'estimation s'élève à $343,000,000. Puis, dans la première colonne de la même page, vous avez les dépenses attribuables au fonds consolidé, ce qu'on appelle les dépenses ordinaires, et vous constatez les diminutions suivantes:

1921..	$361,118,145 21
1922..	347,560,690 63
1923..	332,293,732 09
1924..	324,813,189 75
1925..	318,891,901 25
1926 (estimation)..	321,350,000 00

Ces chiffres ont été vérifiés par l'auditeur général du Canada et j'ai l'espoir maintenant que les honorables députés de l'opposition n'affirmeront pas, chose qui contribue à nuire au crédit du pays, qu'on n'a pas diminué les dépenses de la façon que j'ai démontré, car les comptes publics montrent bien clairement et bien correctement les diminutions qui ont été effectuées.

Je vais maintenant citer les chiffres dont j'ai dit qu'il fallait tenir compte au sujet de l'augmentation de l'année dernière. Le montant des pensions a été de $2,273,752 de plus que l'année précédente. Les déposants de la Home Bank ont reçu $2,521,000 et les dernières élections générales ont coûté $1,652,000; c'est une somme globale de $6,446,752 dont il faut tenir compte pour ces trois chefs. Maintenant j'affirme—et je défie n'importe quel honorable député de l'opposition de me contredire—que l'écart entre le montant total des dépenses d'aujourd'hui et celui de 1921-1922—et en 1922 nous n'avons été que trois mois au pouvoir,—s'élève à $107,000,000. C'est là l'écart qu'il y a entre cette année et l'année 1921-1922. Mais si nous établissons une comparaison avec l'année 1920-1921, alors que le très honorable chef de l'opposition était au pouvoir, on découvrira que l'écart s'élève à $170,000,000 au lieu de $107,000,000. Autrement dit, au cours de ces deux années on accrut la dette du pays d'une somme de $277,000,000 sous forme de dépenses supplémentaires en plus des dépenses courante de l'année 1925-1926. Maintenant, si nous avons réussi à abaisser comme nous l'avons fait le chiffre des impôts à payer, c'est dû au fait que nous nous sommes efforcés constamment et avec persistance de réduire les dépenses.

J'aurais une autre remarque à faire. D'après les honorables députés de l'opposition nous aurions augmenté les impôts. C'est la déclaration que faisait cet après-midi un honorable député (M. Macdougall). Il dit que la taxe sur les ventes au cours du régime de son chef et avant était moindre qu'elle n'a été après que nous avons pris le pouvoir. Que nous avions augmenté la taxe dans les ventes et d'autres taxes. Pourquoi ces taxes supplémentaires furent-elles prélevées? C'est à cause de la situation financière amenée sous le régime des honorables députés, qui allait causer la ruine et la faillite du pays et qu'il fallait à tout prix améliorer. Durant leur régime, les honorables députés de l'opposition—et sans tenir compte des frais découlant de la guerre—augmentèrent les dépenses du pays dans des proportions considérables. Seulement, pour faire face à ces dépenses, ils n'eurent pas recours aux impôts, mais aux emprunts. Aujourd'hui il faut payer en impôts pour chaque dollar emprunté et nos honorables amis de l'opposition doivent être tenus responsables de toutes les sommes qu'ils ont empruntées au cours de ces années pour faire face aux dépenses au lieu de prélever des impôts et il convient de les tenir responsables, plus que le ministère actuel, des impôts qui en résultent. Qu'avons-nous trouvé en prenant le pouvoir? Nous avons constaté que le crédit du pays avait diminué au point qu'il avait dû payer jusqu'à 7 p. 100 d'intérêt pour financer ses meilleures valeurs, les obligations du National-Canadien garanties par le gouvernement du Canada, et nous avons découvert que le dollar ne valait que 82c. et 83c.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Certes mon très honorable ami se trompe ici.

Le très hon. MACKENZIE KING: Nullement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je tiens simplement à dire que l'assertion de mon très honorable ami est erronée.

Le très hon. MACKENZIE KING: En quoi est-elle erronée?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon très honorable ami devrait savoir que l'escompte, à cette époque-là, était à 5 p. 100. Il a cité le taux extrême de l'escompte durant la période mentionnée.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je dis à mon honorable ami,—et je le défie de me reprendre,—qu'il a lui-même emprunté de l'argent à 7 p. 100 sur des valeurs d'Etat.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon très honorable ami me porte un défi et je lui réponds ceci: durant la période où nous empruntions de l'argent à New-York, nous l'obtenions à des conditions aussi avantageuses que tout autre pays, de fait, plus avantageuses. (*Exclamations.*)

Un DEPUTE: Asseyez-vous!

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En outre, comme je l'ai démontré à la Chambre, voici deux ans, à l'époque de l'emprunt de cent millions à New-York, nous avons obtenu alors un prix plus élevé.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'attire l'attention de l'Assemblée sur le fait que l'honorable député n'a pas contredit mon assertion.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je l'ai fait.

Le très hon. MACKENZIE KING: Il est parfaitement établi qu'il a lui-même payé à New-York 7 p. 100 sur des valeurs garanties par l'Etat, et nous avons contracté des emprunts garantis par les mêmes valeurs à quatre et demi p. 100, et assurément à moins de 5 p. 100 lors du dernier emprunt.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami s'imagine sans doute qu'il règle le taux de l'argent.

Le très hon. MACKENZIE KING: Permettez-moi d'élucider la chose. J'affirme qu'à notre arrivée au pouvoir l'état du pays était comme je l'ai décrit. Nous avons constaté que pour sauver le crédit du Canada, pour empêcher le pays de dériver vers l'état des autres pays à devises dépréciées et dont le crédit déclinait sans cesse, il nous fallait équilibrer le budget au lieu d'accumuler les déficits chaque année, comme l'avaient fait nos honorables vis-à-vis. Nous avons commencé à équilibrer le budget. Nous en avons fait le premier objet de nos efforts, et bien que cela nous privât d'exécuter beaucoup de travaux publics et d'aider d'autres entreprises, nous avons cru quand même que l'acte patriotique, la bonne mesure à accomplir, c'était de pratiquer la plus rigoureuse économie et de couper le plus possible les dépenses. Telle a été et telle est notre politique.

Permettez-moi de dire ceci pour qu'il n'y ait pas d'erreur là-dessus: les honorables députés d'en face sont venus au pouvoir en 1911. Ils ont trouvé les revenus et les dépenses du payés fixés dans des bornes fort précises. En 1914, ils avaient accru très considérablement les dépenses du Canada. Quand la guerre a éclaté. .

Un DEPUTE: Et les revenus?

Le très hon. MACKENZIE KING: Les revenus n'avaient pas augmenté dans la même proportion. Quand la guerre a éclaté, au lieu d'accroître les impôts, les conservateurs ont prélevé moins de taxes sur la population restée au pays. Je tiens à faire une autre assertion que je mets tout député au défi de contredire, —assertion la plus étonnante qu'on puisse faire, selon moi—; c'est que pas un dollar de tous les frais de guerre et de démobilisation, de quatre années de guerre et de deux années de démobilisation, n'a encore été payé. Nos honorables vis-à-vis n'ont pas prélevé un seul dollar d'impôts pour acquitter les dépenses de guerre en établissant la conscription de la richesse, bien qu'ils aient établi la conscription des hommes. Tels sont les faits.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon très honorable ami a lancé un autre défi. A mon sens, son allégation n'est pas vraie. Je pense que mon très honorable ami à tout à fait tort. Bien plus, il a tort aux yeux d'un homme en qui il a une grande confiance, je veux parler du très honorable George-P. Graham, qui, de son siège en cette enceinte, a dénoncé le gouvernement antérieur parce qu'il avait surchargé le peuple d'impôts.

Quelques VOIX: A l'ordre! A l'ordre!

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami se méprend tout à fait. Le très honorable M. Graham souscrivait tout à fait à l'assertion que j'ai faite. Mon honorable ami trouvera tous les chiffres en question dans les comptes publics. Il trouvera tous les chiffres dans l'annuaire statistique. Tout honorable député qui examinera les faits

constatera que chaque dollar des frais de guerre et de démobilisation fut payé au moyen d'argent emprunté.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur l'Orateur, mon très honorable ami dit que je me trompe, et il fait allusion à l'honorable M. Graham. Je vais préciser afin qu'il se rende bien compte de son erreur. La critique...

Divers MEMBRES: A l'ordre!

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Un défi a été porté; craint-on la réponse? L'honorable, maintenant le très honorable M. Graham, dénonça vertement la politique fiscale du gouvernement d'alors, prétendant qu'elle taxait bien trop lourdement le peuple canadien, et le ministre de la Défense nationale en disait autant. Quant aux frais de guerre, les chiffres de mon très honorable ami ne sont pas exacts: Je l'ai démontré à l'avant dernière session. Le calcul de sir Thomas White arrivait à cinq cent et quelques millions de dollars.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je prie la Chambre de se souvenir des chiffres que j'ai fournis au cours d'un débat antérieur. On les trouve dans le Hansard, et je suis prêt à m'en rapporter au ministère des Finances, au bureau de la statistique officielle ou à n'importe quelle compétence. Je m'en tiens à mon assertion, à savoir que ces chiffres sont absolument exacts en tant qu'il s'agit des frais de guerre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon très honorable ami me...

Divers MEMBRES: A l'ordre. Asseyez-vous.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon très honorable ami fera-t-il un pas de plus?

M. l'ORATEUR: Je voudrais...

Divers MEMBRES: A l'ordre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je voudrais, monsieur l'Orateur, poser une question au très honorable premier ministre. Il propose de soumettre toute cette affaire, au ministère des Finances ou à une autre compétence. Je le veux bien pourvu que tout soit soumis, par exemple les 90 millions additionnels de dette fondée dont il n'est pas fait mention, et toute la dépense indiquée aux pages 3397 et 3398 du Hansard.

Le très hon. MACKENZIE KING: Quant à soumettre quelque chose, je voudrais que ce soit tout. Mais je dis plus. Non seulement je m'en tiens à ce que j'ai dit quant aux frais de guerre, mais j'ajoute que l'hypothèque colossale dont nos honorables amis ont chargé le pays,—car c'est vraiment cela,—en accroissant le service des intérêts annuels a rendu plus difficile aux ministères subséquents la tâche de trouver le revenu nécessaire pour acquitter cette somme considérable. Une bonne partie des obligations qu'ils ont émises sont exonérées de l'impôt. En finançant ainsi au moyen d'obligations exemptes de taxes, ils augmentaient la dette nationale, et ajoutaient aux obligations des gouvernements à venir. Voilà pourquoi il nous fallut imposer des taxes supplémentaires. Il le fallait parce que au lieu de taxer, les honorables membres de l'opposition ont emprunté sur des obligations exonérées d'impôts, nous privant ainsi d'une source de revenu que ce Gouvernement ou tout autre eût dû avoir.

Mes remarques se prolongent, mais il vaut mieux connaître exactement les faits et, du reste, je ne crois pas avoir abusé de la patience de la Chambre durant cette session; certainement pas durant le premier mois, du moins. Que l'on me permette de compléter ce que j'ai dit par des chiffres précis. Le revenu de l'impôt, d'abord, puisque c'est ce revenu qui pèse surtout sur les contribuables du Canada. Le revenu prélevé par mes honorables amis durant l'année d'avant guerre 1914, après trois ou quatre années de pouvoir, s'éleva à $126,143,275, soit $16.40 par tête, d'après l'énumération officielle de la population. Ce revenu des taxes était en 1911, à l'avènement du parti conservateur, non pas de 126 millions, mais de 88 millions en chiffres ronds, soit $12.31 par tête, au lieu de 16.40: d'où la preuve qu'en prenant direction des affaires, nos honorables amis commencèrent à hausser la dépense. En 1915, le revenu de l'impôt fut de 97 millions et quelque chose, soit $12.40 par tête; en 1916, de 124 millions, soit 15.51 par tête. Années de guerre, cependant. Les honorables députés remarqueront que le revenu des taxes durant les années de guerre fut moindre qu'en 1914, l'année de la déclaration des hostilités: alors que les besoins du fisc demandaient plus de revenus, l'on taxait moins. Puis, en 1921, le Gouvernement préleva $368,770,498 d'impôts; mais il ajouta 92 millions à la dette, mesure comportant de nouvelles taxes dans l'avenir. Pour équilibrer le budget comme nous avons voulu le faire, il leur eût fallu prélever $460,780,858.

En 1922, le revenu des impôts a été $319,926,013, mais la dette nationale a augmenté de $81,256,817. Pour équilibrer les comptes de l'année il aurait fallu prélever $401,182,830. C'est cette politique ruineuse qui, en deux ans a accru la dette publique de 173 millions, au delà de la moitié le plus que celle d'avant-guerre. C'est ce qu'il fallait enrayer, et ce que le Gouvernement a cherché à faire. Nous avons d'abord cherché à rogner les dépenses et à étudier des projets tendant à l'accroissement de la production. En 1923, les impôts nous ont rapporté $335,453,431. Ce n'était pas suffisant pour équilibrer le budget et la dette nationale a été augmentée de $31,641,067, mais c'est la dernière fois qu'elle s'est accrue. Depuis, elle a diminué rapidement. Durant les trois dernières années financières réunies, celles de 1924, 1925 et 1926, le Gouvernement a prélevé en impôts la somme totale de $962,913,325, mais, d'un autre côté nous avons réduit la dette nationale de $62,309,183.

Les taxes courantes du pays durant ces trois années ont été d'environ $900,600,000, sur la base d'une taxe de revenu de quelque 300 millions par année. Cependant, ceux qui, en 1921, ont imposé au peuple en taxes courantes $368,770,498 et en taxes futures $92,010,360, soit un total de $460,980,858, et, en 1922, en taxes courantes, $319,926,013 et en taxes futures $81,256,817, ou un total de $401,182,830, ont la mémoire si courte qu'ils nous accusent maintenant d'avoir accablé les contribuables d'impôts.

Avec le consentement de la Chambre je vais insérer au Hansard un état comparatif soigneusement préparé montrant l'imposition nécessaire pour équilibrer le budget, les impôts actuels et l'augmentation ou la diminution de la dette publique qui en sont la conséquence. Cet état s'étend de 1921 à 1926, inclusivement. Il montre qu'en 1921, en sus des impôts, la dette nationale s'est accrue d'environ 92 millions, en 1922, 81 millions et, en 1923, 31 millions. En 1924, 1925 et 1926, les réductions ont été de 30 millions, $345,000, et 26 millions respectivement. En d'autres termes, les contribuables ont réalisé une économie en impôts actuels ou futurs découlant de la dette de plus de 100 millions, en regard de 1922, et d'au delà de 160 millions, comparativement à 1921.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Le premier ministre veut-il nous dire si les sommes garanties pour les chemins de fer Nationaux canadiens sont compris dans cet état?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne le crois pas, mais l'état comprend les dépenses ordinaires, de premier établissement et spéciales et les montants avancés au chemins de dûs. Le voici:

Etat comparatif de la période fiscale de 1920-1921 à 1925-1926 inclusivement, montrant: (*a*) Les impôts nécessaires pour équilibrer le budget; (*b*) Le total des impôts actuels; (*c*) L'augmentation ou la diminution de la dette qui en en sont la conséquence.

—	Impôts nécessaires pour équilibrer le budget	Total des impôts actuels	Augmentation ou réduction de la dette
	$	$	$
1921	460,780,858	368,770,498	+92,010,360
1922	401,182,830	319,926,013	+81,256,817
1923	367,004,408	335,453,341	+31,641,067
1924	305,725,213	341,718,807	−35,993,594
1925	293,568,929	293,914,518	− 345,589
1926	301,311,000	327,280,000	−25,969,000

Ce tableau montre le montant des impôts requis chaque année pour équilibrer les comptes publics. Durant les trois dernières années, la moyenne a été d'un peu plus de 300 millions comparée à 401 millions en 1922 et à 460 millions en 1921.

Une économie pour les contribuables en impôts actuels ou futurs découlant de la dette de plus de 100 millions, en regard de 1922, et d'au delà de 160 millions, comparativement à 1921.

Je me hâte, monsieur l'Orateur, de mettre fin à mes observations. Un des aspects du budget qui, j'en suis sûr, frappera la Chambre et le pays est que le ministre des Finances (M. Robb) a, pour la première fois, entrepris de dévoiler quelle proportion des impôts servira à liquider nos obligations de la guerre, et laquelle sera consacrée au paiement des dépenses entraînées par l'expédition des affaires ordinaires du pays.

Pour quelques-uns parmi nous, il est difficile de se faire une juste idée des sommes énormes que j'ai mentionnées. Nous nous rendrons peut-être mieux compte de la situation si nous voyons quelle est la contribution des contribuables par tête d'habitant et le montant que chacun a payé pour sa quote-part des obligations nationales, en nous basant sur le dénombrement et les statistiques officielles annuelles de la population.

En 1921, la taxe était de $41.96 par tête d'habitant, mais le Gouvernement a aussi emprunté et dépensé $10.47 pour chaque citoyen, de sorte que la contribution totale de chaque particulier en taxes actuelles et futures était de $52.43. De même, en 1922, chaque contribuable, en plus de ses $35.78 d'impôts, a dû acquitter $9.09 d'emprunts, soit en tout $44.87. En 1923, la part individuelle des impôts a été portée à $36.93, mais les emprunts de ce chef ont été diminués à $3.48 de sorte que le contribuable n'a eu à payer que $40.41 en tout. En 1924, le contribuable canadien a acquitté des impôts un peu plus élevés, soit $37.04; cependant, au lieu d'ajouter quelque chose à ses obligations, le Gouvernement les a diminuées de $3.90; bref, il n'a versé en tout et partout sous forme d'impôts qu'une somme de $33.14. En 1925, ses taxes furent abaissées

à $31.42 et ses obligations furent diminuées de 4c., de sorte qu'il a acquitté une somme de $31.38 sous forme de taxes courantes. Et finalement, en 1926, les taxes que doit acquitter le contribuable s'élèvent à $34.47, mais ses obligations imputables sur le capital se trouvent réduites de $2.73 de sorte que sa contribution nette au fisc ne se chiffre qu'à $31.74. Voici les chiffres réunis sous forme de tableau:

TABLEAU INDIQUANT LA CONTRIBUTION PAR TÊTE ET L'AUGMENTATION OU LA DIMINUTION DU CHIFFRE DE LA PART DE CHAQUE CONTRIBUABLE DANS LA DETTE NATIONALE, POUR LES ANNÉES FINANCIÈRES FINISSANT AU 31 MARS DE 1921 À 1926 INCLUSIVEMENT

—	Par tête de la population recensement (ou estimation)	—	Par tête de la population recensement (ou estimation)	—	Par tête de la population recensement (ou estimation)
	$ c.		$ c.		$ c.
Les taxes en 1921 étaient au taux de	41 96	mais le gouvernement emprunta aussi et déboursa	10 47	faisant une contribution totale de la part du contribuable pour taxes présentes et futures de	52 43
En 1922 les taxes furent de	35 78	à laquelle il faut ajouter par voie d'emprunts la somme de	9 09	ou en tout.....	44 87
Les taxes en 1923—c.à.d. la part individuelle des taxes nationales,—furent augmentées à	36 93	mais les emprunts furent réduits à	3 48	ou en tout.....	40 41
Les taxes en 1924—elles étaient encore un peu plus élevées à	37 04	mais au lieu d'ajouter aux obligations, elles furent réduites de	3 90	ou, en d'autres termes, la somme nette versée pour taxes courantes ne fut que de	33 14
Les taxes en 1925—elles furent de	31 42	et les obligations furent réduites de	0 04	ce qui porte la somme versée pour taxes courantes à	31 38
Finalement, les taxes en 1926—furent de	34 47	mais les obligations imputables sur le capital furent réduites de	2 73	ce qui laisse sa contribution nette pour taxes courantes à	31 74

Ainsi la moyenne des taxes présentes et futures que doit acquitter la population canadienne pour les fins d'intérêt public a été diminuée de $52.43 par tête qu'elle était en 1921, et de $44.87 en 1922 à $31.38 en 1925, et à $31.74 en 1926; la légère augmentation qu'accuse la dernière année est due en grande partie à l'augmentation des pensions de guerre et au remboursement de certaines sommes aux déposants de la Home Bank. De cette somme de $31.74 pour taxes courantes, $17.09 ou bien plus que la moitié est attribuable à la dernière guerre. En appliquant ces calculs à la famille, on peut affirmer que les frais courants de l'administration des affaires du pays, représentés par les taxes présentes et futures, sont revenus aux sommes suivantes pour chaque famille de cinq membres, au cours des six dernières années financières:

Année financière terminée en	Frais administratifs par famille de cinq personnes
1921..	$262 15
1922..	224 35
1923..	202 05
1924..	165 70
1925..	156 90
1926..	158 70

Bref, les impôts annuels présents et futurs pour les frais de gestion de la chose publique que doit acquitter une famille ordinaire au Canada s'élèvent à au delà de $100 de moins en 1926 qu'en 1921. C'est-à-dire que pour chaque dollar de taxe versé pour les frais de gestion courante en 1921, cette famille n'a plus que 60c. ½ à acquitter en 1926. Voilà des chiffres qui se passent de commentaires.

Maintenant, voyons donc un peu ce qu'il advient de cette somme de $158.70 de taxes que chaque famille canadienne, composée de cinq membres, a acquittée en 1926 pour l'administration des affaires publiques.

En premier lieu, $85.45 ou plus de la moitié de cette somme sert à faire face aux obligations courantes provenant de la dernière guerre tandis que $5.60 représente les sommes avancées aux chemins de fer Nationaux et à la marine commerciale du Canada, au cours de l'année. Les subventions aux provinces absorbent une autre somme de $6.50 et les débours occasionnés par l'agrandissement du canal Welland représentent un autre montant de $6.50—en d'autre temps, on aurait fait face à cette dépense par voie d'emprunt. Or, si

nous laissons de côté ces deux derniers articles, les deux premiers seulement, dont il n'était pas question avant la guerre, absorbant à eux seuls un montant de $91.05 sur cette somme globale de $158.70, ramenant à $67.65 le chiffre des taxes courantes pour les dépenses ordinaires comparativement à $82.00 qu'il était avant la guerre pour une famille comprenant cinq membres.

Et ici encore, nous avons une preuve de l'économie et de l'habileté avec laquelle les affaires publiques sont administrées; la situation est d'autant plus remarquable que le dollar de 1926 possède moins des deux tiers du pouvoir d'achat du dollar de 1914.

Avant de reprendre mon siège, je dois remercier la Chambre de l'indulgence dont elle a fait preuve en prêtant attention aux observations que j'ai faites aujourd'hui. Etant donné ce qui s'est dit dans tout le pays, à divers moments, comme ici au cours du débat actuel, j'ai cru qu'il était bon de soumettre au peuple ce que je crois être un bilan exact de la situation actuelle du Canada, un bilan qui, loin d'indiquer que nous allons vers la ruine, comme on pourrait le croire à entendre certains discours de la gauche, indique des tendances dans une direction absolument opposée, c'est-à-dire vers une prospérité constamment grandissante. Je prétends, monsieur l'Orateur, que si nous sommes aujourd'hui à même d'annoncer au pays une réduction d'impôts comme on en voit une dans le budget soumis au Parlement; si nous pouvons montrer au peuple les chiffres que j'ai cités au cours de mes remarques de ce soir, chiffres qui ne peuvent tromper par leur signification touchant la prospérité qui règne en ce moment au Canada, cela est dû tout d'abord, sans aucun doute et par-dessus tout à une bienfaisante Providence. Mais je prétends humblement que c'est aussi dû aux efforts persévérants et vigoureux du Gouvernement pour diminuer les dépenses et à la sagesse de la politique adoptée pour accroître la production tout en diminuant le prix de revient; ce résultat est obtenu en réduisant les droits sur les instruments de production et par d'autres moyens. Je prétends, monsieur l'Orateur, que la prospérité du pays est due en grande partie à ces circonstances et au fait que le Gouvernement s'est efforcé de créer des débouchés plus grands et plus étendus au moyen des conventions de commerce conclues avec la France, l'Italie, la Hollande et les autres parties de l'empire, comme par exemple notre nation-sœur, l'Australie. Elle est en partie due au fait que l'embargo sur le bétail a été levé, autre preuve du désir du Gouvernement de trouver des débouchés plus étendus pour le peuple canadien. J'ajoute que l'état satisfaisant actuel des affaires du pays s'accroîtra dans une forte mesure en continuant cette politique de production à meilleur marché relativement à l'agriculture, aux mines, à l'exploitation forestière et aux pêcheries, et il sera matériellement amélioré par la réduction des droits sur les automobiles, les camions automobiles, qui constituent sans aucun doute des instruments de production dans toutes les sphères de l'industrie, car ils facilitent la distribution plus rapide de tous les produits industriels et augmentent matériellement les affaires des fabricants, marchands de gros, détaillants et consommateurs. Nous comptons et nous croyons que la réduction des droits sur les automobiles rendra ces articles utiles plus faciles à acquérir, puisque le prix sera moins élevé, et cela sans causer de tort aux industries intéressées. Je répète que le budget qui a été déposé est une preuve des efforts accomplis par le Gouvernement au cours des quatre dernières années pour améliorer la situation au Canada. Et la situation actuelle démontre ce qui s'est accompli durant cette période.

S'il a fallu autre chose que ce qui a été mentionné comme politique adoptée pour favoriser les intérêts du Dominion, on le trouve dans le suprême effort du Gouvernement pour maintenir l'union dans tout le pays, pour empêcher des divisions de se produire dans diverses régions à la suite de tentatives de protéger certains intéressés aux dépens du reste de la population. Dans tout ce que nous avons fait pendant que nous avons été au pouvoir nous avons toujours cherché à aplanir les difficultés plutôt qu'à les exagérer et, autant que nous le pouvions, à diminuer et à éliminer quand c'était possible, les rivalités entre classes, entre races et entre religions afin de faire de notre pays un Dominion uni de l'Atlantique au Pacifique, convaincus que si nous avons un Canada véritablement fort, ce sera la meilleure et la plus sûre manière de contribuer à la force du grand empire dont nous sommes tous si fiers de faire partie.

L'hon. M. BENNETT: Je prends la parole pour appuyer l'amendement. Rédigé en langage clair et sans ambiguité c'est un appel à l'honneur de la Chambre, un appel à la conscience de la nation. Quiconque a écouté le long discours que nous avons entendu cet après-midi et ce soir peut comprendre clairement comment, dans l'esprit du très honorable premier ministre (M. Mackenzie King) tout appel à l'honneur est fade et insipide. Fade et insipide! Cet appel à l'honneur de la nation et de la Chambre; ces promesses faites dans le discours du trône n'existent pas pour

être oubliées, mais remplies; ces engagements sont pris pour être exécutés quand vous en avez le pouvoir et ne doivent pas être répudiées par la Chambre que vous dominez. Fade et insipide! Naturellement, fade et insipide. Tout ce qui sent l'honneur national est fade et insipide. La longue série d'inexactitudes que nous avons écoutées ce soir pendant trois ou quatre heures sont destinées à induire en erreur et même à diffamer et à déshonorer le Parlement.

Divers MEMBRES: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: Je vous rappelle à l'ordre. Il est contraire aux usages parlementaires de dire d'un honorable membre que ses allégations sont destinées à tromper.

Divers MEMBRES: Retirez ces paroles.

M. BENNETT: J'ai le droit, monsieur l'Orateur, de dire qu'on a présenté des inexactitudes. Et des inexactitudes ne sont jamais avancées que dans un but: y faire croire. Par conséquent, si on doit les croire elles doivent induire en erreur.

M. l'ORATEUR: L'honorable député verra dans Bourinot que même l'expression "l'honorable député n'est pas franc dans ses déclarations" n'est pas parlementaire. Je décrète que l'expression "destinées à induire en erreur" doit être retirée.

L'hon. M. BENNETT: Je n'hésiterai certes pas à la retirer si Votre Honneur l'exige; mais je tiens à faire remarquer que la distinction entre dire de quelqu'un qu'il n'est pas franc et dire que ses paroles sont destinées, c'est-à-dire de nature à induire en erreur, est tellement claire que même un étudiant en droit de première année la comprendrait.

Divers MEMBRES: Rétractez!

L'hon. M. BENNETT: Cela ne fait aucun doute. Monsieur l'Orateur, j'ajouterai ceci: l'expression "inexactitudes manifestes" a été admise à la Chambre des communes d'Angleterre. Je n'ai pas dit que les remarques étaient d'une inexactitude manifeste, mais qu'elles étaient destinées, c'est-à-dire propres à induire en erreur la Chambre et la nation.

Divers MEMBRES: A l'ordre!

L'hon. M. BENNETT: Si mes remarques sont jugées contraires au règlement, je les retire, mais elles avaient pour but de définir mon appréciation des déclarations qui avaient été faites. A mesure que le très honorable premier ministre parlait, je ne pouvais m'empêcher de songer aux grands débats entre Disraeli et Peel à la chambre des communes d'Angleterre. On se rappelle que Peel avait été le leader du parti conservateur et que plus tard il présenta une mesure qui eut pour effet d'abroger les lois sur les céréales, quoiqu'il eut demandé l'appui des électeurs pour les maintenir. M. Disraeli, comme il s'appelait alors, attaqua Peel et fit remarquer que cette façon d'agir perdait la réputation du Parlement et l'honneur des institutions qu'ils s'étaient engagés à défendre. Au cours de ses remarques, M. Peel fit une allusion à M. Canning qu'il n'avait pas très bien traité. C'est alors que M. Disraeli répondit qu'il ne comprenait pas comment le très honorable ministre pouvait mentionner le nom de M. Canning, étant donnée la façon dont il l'avait traité.

Cet après-midi, la Chambre a entendu le très honorable leader du Gouvernement faire allusion à un discours qui, d'après lui, aurait été prononcé à Kitchener par le leader de l'opposition. Je regrette que le très honorable leader de l'opposition ne soit pas ici pour répondre lui-même; mais j'ai devant moi le compte rendu du journal publié dans la localité où demeure l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) et je trouve que le lendemain, dans le *Kitchener Record,* il a résumé de la façon suivante les remarques faites par M. Meighen.

M. Meighen déclare avec raison qu'au Parlement il a été en faveur de donner préférence pour préférence, ce qui est exactement l'attitude que je lui ai sans cesse attribuée.

Telle sont les paroles que l'honorable député de Waterloo-Nord attribuait au très honorable leader de l'opposition dans le discours auquel le très honorable premier minitre a fait allusion. Dans ce résumé, il n'est pas question du tout des paroles qui nous ont été citées cet après-midi. J'ai lu le compte rendu du discours prononcé par mon très honorable leader à Kitchener dans le but de m'assurer si l'on pouvait lui attribuer les paroles reproduites dans le journal. Il a dit effectivement:

Nous sommes en faveur de donner préférence pour préférence.

Les honorables membres de la Chambre qui lisent le hansard savent qu'en 1897, lorsque M. Fielding, alors ministre des Finances, présenta son budget, accordant une préférence à la Grande-Bretagne sans que celle-ci en donnât au Canada, sir Charles Tupper, alors leader du parti conservateur, protesta, disant que nous aurions pu avoir une préférence n'importe quand sans en donner, mais que ce n'était pas ce que nous voulions. Pour donner, nous voulons recevoir, et non ne rien avoir pour ce que nous donnons. Nous n'allons pas abandonner notre héritage, notre patrimoine sans recevoir quelque chose en échange. Donc, sir Charles Tuper s'opposa à la préférence proposée par M. Fielding. En outre le parti conservateur s'est fermement attaché à cette con-

viction, que pour accorder une préférence, il faut aussi en recevoir une. Le très honorable leader de l'opposition a été blâmé, du moins par l'honorable député de Waterloo-Nord, parce qu'il n'avait pas été assez loin dans son discours. Voici ce qu'il a dit:

Cela n'aurait aucune utilité au point de vue pratique. Si le Canada doit donner une préférence, ce sera forcément sur ses produits de manufacture; c'est justement ce que l'industrie canadienne ne veut pas.

Dans cette déclaration signée par l'honorable député de Waterloo-Nord, il n'est pas question des remarques que l'on attribue maintenant au très honorable leader de l'opposition. J'irai plus loin. J'ai entre les mains diverses autres déclarations faites par lui ailleurs, dans lesquelles. . .

M. EULER: Mon honorable collègue me permet-il de l'interrompre? Je suis sûr qu'il ne voudrait pas être injuste à mon égard.

L'hon. M. BENNETT: Certes non.

M. EULER: La seule allusion que j'ai faite à l'époque au discours du très honorable leader de l'opposition ne prouve pas nécessairement qu'il n'a pas prononcé les paroles que le premier ministre lui attribue.

L'hon. M. BENNETT: Cela peut être, monsieur l'Orateur, mais d'après le compte rendu, publié le 28 octobre 1925, de l'assemblée tenue dans la ville de Kitchener par le très honorable chef de l'opposition, on ne voit pas que ce dernier ait tenu des propos semblables à ceux que lui attribue le très honorable leader du Gouvernement.

Le très hon. MACKENZIE KING: Puis-je demander à mon honorable ami s'il prétend que j'ai emprunté mes citations à une source qui n'existe pas?

L'hon. M. BENNETT: Non, monsieur l'Orateur, avant de terminer, j'aurai l'occasion de dire un mot des fausses impressions que le très honorable député a fait naître. Je n'ai pas dit qu'il avait emprunté ses citations à une source inexistante, mais je prétends que sa citation n'était pas exacte. Allons un peu plus loin à ce sujet. Le très honorable député a dit qu'il était très étonné d'apprendre que le chef de l'opposition aurait fait les déclarations qu'on le dit avoir faites à Kitchener. C'est ce qui m'a fait rappeler l'incident de Canning. La circonscription de Waterloo a son histoire. Elle fut à un moment représentée dans ce parlement par le très honorable leader du Gouvernement. En 1911, il chercha à s'y faire réélire, et voici ce que le *Globe*, de Toronto, disait dans son compte rendu de la présentation des candidats:

L'hon. M. King a cité des passages de discours prononcés par M. Borden à la Chambre des communes, discours où le chef conservateur parlait du danger d'une guerre avec l'Allemagne et invitait le gouvernement à se porter à l'aide la Grande-Bretagne en lui offrant soit un dreadnought ou une contribution en deniers.

Ce qui suit est de M. King:

Est-ce que les électeurs de ce pays vont mettre à la direction des affaires un homme qui se mettrait délibérément dans une position de cette nature, qui puiserait dans le trésor public, et en prendrait assez de fonds pour construire deux dreadnoughts et enverrait ces fonds en Angleterre qui les emploieraient comme elle l'entendrait et pour combattre quel pays? Il était prêt à envoyer les fonds pour construire des navires de guerre destinés à combattre l'Allemagne.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami vient de rappeler à la Chambre qu'il est bon de consulter les journaux de l'endroit même pour avoir un compte rendu fidèle de ce qui se passe.

Des MEMBRES: A l'ordre!

Le très hon. MACKENZIE KING: Un instant, j'ai le droit, monsieur l'Orateur...

L'hon. M. BENNETT: Monsieur l'Orateur, je proteste. Quelle est la question de mon très honorable ami? Que veut-il savoir?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je dis à mon honorable ami que ce dont il donne lecture en ce moment...

Divers MEMBRES: A l'ordre!

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ai le droit de contredire une affirmation. Je prétends que la déclaration que mon honorable ami est à lire n'est pas conforme à la vérité; on l'a dit à plusieurs reprises dans cette Chambre. Il ne trouvera dans aucun journal de la circonscription de Waterloo les propos qui me sont attribués dans le compte rendu qu'il vient de lire. Je n'ai jamais parlé de la sorte; les délibérations dont cette citation est censée être le compte rendu ont eu lieu à huis clos et non en public.

Des MEMBRES: A l'ordre!

Le très hon. MACKENZIE KING: Je fais une assertion que j'ai le droit de faire lorsque mon honorable ami me met au défi de cette façon. Ces propos ont été démentis à maintes reprises, et il nous arrive maintenant avec des assertions qui ont été contredites depuis 1911. Je nie carrément l'assertion dont l'honorable député donne lecture.

L'hon. M. BENNETT: Le très honorable député contredit l'exactitude du compte rendu

du *Globe*, de Toronto. A cette époque ce journal l'appuyait ainsi que son parti. Je citerai maintenant ces autres paroles du *Globe*. Le correspondant ajoute:

Un bon nombre des délégués étaient d'origine allemande, et ils ont salué de bruyants applaudissements les paroles de l'honorable M. King. Parlant de la candidature du major Weichel, il demanda: comment les Allemands de ce pays pourront-ils l'appuyer, lorsqu'il appuie lui-même un homme qui prend une pareille attitude concernant la défense de l'empire?

Ces paroles ne sont pas de moi: elles viennent du *Globe*, de Toronto. Ce journal appuyait le parti de mon honorable ami à cette époque et le parti libéral, au moins, devait faire des confidences au correspondant du *Globe*. Je comprends bien que la mémoire du très honorable député puisse lui faire défaut. Moi-même, je ne saurais affirmer l'exactitude du compte rendu d'un incident survenu il y a une quinzaine d'années. J'emprunte ma citation au *Globe*, de Toronto, et je la donne pour ce qu'elle vaut, telle qu'elle se trouve dans le journal.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je dois dire à mon honorable ami que loin de confondre mes souvenirs, je me souviens parfaitement que dès la publication du compte rendu dans ce journal de Toronto, j'y ai opposé un démenti formel et mis qui que ce fût au défi d'en établir le bien-fondé.

Divers MEMBRES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Tous les honorables députés ont le droit de contredire une assertion.

L'hon. M. STEVENS: Il n'a pas soulevé la question de privilège.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

L'hon. M. CANNON: Donnez-nous encore de ces balivernes.

L'hon M. BENNETT: Je ne suis pas à discuter la guerre avec la Turquie. J'en arriverai au solliciteur avant d'être rendu en Mésopotamie et peut-être aussi aux oignons d'Egypte. Je ne saurais dire, mais ce sont des questions que nous pouvons discuter.

L'hon. M. CANNON: Je crois avoir déjà été atteint une fois par vous.

L'hon. M. BENNETT: Je ne m'en souviens pas. L'honorable député se flatte, ce qui n'a rien d'inusité. Maintenant, monsieur l'Orateur, je reprends mes observations. J'étais à dire que l'honorable député avait en quelque sorte raison de s'étonner des propos attribués au chef de l'opposition, propos que l'on prétendait avoir été rapportés par les journaux. Je n'ai pas plus lieu de croire à l'exactitude des commentaires des journaux au sujet de mon très honorable chef que j'ai lieu de repousser les observations du *Globe*, de Toronto, sur le premier ministre.

Voilà pour cet aspect de la question; passons maintenant à l'autre point soulevé par le très honorable député. Avec grand soin et beaucoup de mots il a dit que, depuis l'arrivée de ce Gouvernement, le pays avait diminué sa dette et les contribuables avaient vu s'alléger le fardeau des impôts. En même temps qu'il faisait cette assertion, il a fait consigner au compte rendu force statistiques et il a mis quiconque au défi de contester ses affirmations. J'ai ici le relevé des comptes publics pour 1925, et j'invite les honorables députés à consulter la page 46. Nous y voyons que le 31 mars 1922, la dette était de $2,422,-135,801.73. Le très honorable député nous a donné les chiffres exacts mis à jour, non pas les chiffres communiqués par le ministre des Finances mais ceux qu'il a rectifiés lui-même; et afin de parer à tout malentendu, voici le montant: $2,391,000,000. Ainsi, aujourd'hui on nous dit que notre dette est de $2,391,000,-000 tandis que le 31 mars 1922, cette dette était de quelque $2,422,000,000. Tel est le véritable état des comptes indiqué par les documents publics et le discours du premier ministre. Mais n'est-il pas important d'additionner ensemble les recettes et d'en déduire les dépenses; la vérité toute nue, c'est qu'à la colonne suivante nous voyons qu'en 1922, la dette a augmenté de $81,000,000 en chiffres ronds; en 1923, il y a eu augmentation de $31,000,000, ce qui, vous le constaterez, fait en tout $112,000,000. De ce montant il faut retrancher $35,993,593.56, la diminution de 1924; $345,589.29, diminution de 1925, et les réductions de cette année que l'on dit être d'environ $33,000,000. L'addition de ces diverses sommes donne un total d'environ $69,-000,000 à opposer aux augmentations de la dette d'environ $112,000,000, et il nous reste une augmentation nette de $43,000,000. Voilà ce qui en est réellement.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami conteste-t-il l'exactitude des chiffres que j'ai donnés relativement à la diminution des dépenses, telles qu'on les voit à la page 44 des comptes publics? Je parlais des dépenses publiques lorsque j'ai cité ces chiffres.

Des MEMBRES: A l'ordre!

L'hon. M. BENNETT: Je dois protester, monsieur l'Orateur; c'est la deuxième fois que le très honorable député m'interrompt de cette façon.

M. l'ORATEUR: Plaira-t-il au très honorable député de poser sa question?

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami,—qui parle en ce moment de la dette publique alors que je parlais des dépenses,—prétend-il que les chiffres que j'ai donnés concernant les recettes et les dépenses ne sont pas exactement ceux des comptes publics?

L'hon. M. BENNETT: J'espère que le très honorable député ne nous croit pas crédules à ce point. Si, lors de l'arrivée du Gouvernement aux affaires, la dette du pays était d'un certain montant, et qu'aujourd'hui le chiffre en est plus élevé, qu'en peut-il résulter?

Le très hon. MACKENZIE KING: Me permettra-t-on une autre question?

Divers MEMBRES: A l'ordre!

Le très hon MACKENZIE KING: Je crois avoir fait preuve de courtoisie vis-à-vis des honorables députés d'en face lorsqu'ils m'interrogeaient, et j'ai droit aux mêmes égards. Puis-je demander à mon honorable ami si les chiffres qu'il donne en ce moment à la Chambre comprennent des montants versés pour le compte des chemins de fer Nationaux et de la marine marchande de l'Etat ou s'ils en font abstraction?

L'hon. M. BENNETT: Ils ne sont pas compris, cela va sans dire, sauf qu'il y est tenu compte de ce qui constitue des obligations directes; ils ne comprennent aucune obligation indirecte. Je parlerai des chemins de fer dans un instant, et lorsque j'aurai fini, j'imagine que le très honorable député aura encore d'autres questions à me faire. Il ne faut pas laisser la Chambre ni le public sous le coup d'un malentendu. Lorsque le très honorable député est arrivé à la direction des affaires, la dette publique était du montant que j'ai indiqué et aujourd'hui elle est plus élevée. Que nous importent les recettes et les dépenses si à la fin de la période en question les obligations du pays, abstraction faite de ses obligations indirectes encourues concernant les chemins de fer, sont plus considérables qu'elles ne l'étaient? Il ne faut pas de malentendu à ce sujet; j'expose les faits.

Je n'aborderai pas la question des recettes et des déboursés, sauf pour signaler qu'en l'année 1920-1921 le gouvernement du jour a décidé que coûte que coûte il allait boucler son budget. Vous remarquerez qu'alors, pour la première fois dans les annales du Canada, le Gouvernement a perçu plus 400 millions de dollars en revenu. On trouvera cela à la page 45 des comptes publics, le chiffre exact étant $436,292,184.41. En 1922, à la suite de certaines réductions des impôts, ce chiffre est tombé à 382 millions. Mais en l'année où tout était entre les mains du gouvernement actuel, 1923, il a tiré du public 403 millions et l'année suivante 406 millions; de sorte que sur les trois fois dans les annales du pays où les contribuables canadiens ont dû payer plus de 400 millions de dollars en taxes, deux fois ces taxes ont été imposées par le gouvernement de mon très honorable ami en face. Voilà la situation et, nonobstant ce fait, l'état des finances nationales est tel que je l'ai indiqué en m'inspirant des comptes publics, et pas autre. Voilà donc pour la dette nationale.

Le très hon. MACKENZIE KING: Puis-je interrompre mon honorable ami un moment? Il a fait allusion à la page 46. Malheureusement je n'ai pas eu l'occasion de regarder la page 46. Je ne crois pas que mon honorable ami cherche à induire la Chambre en erreur; seulement veut-il dire si j'ai raison ou tort en ceci? A la page 46 des comptes publics, à la quatrième colonne, on trouve la dette nette du Canada; pour l'année 1922, c'est 2,422 millions de dollars en chiffres ronds.

L'hon. M. BENNETT: C'est ce que je dis.

Le très hon. MACKENZIE KING: En 1923, en chiffres ronds, c'est 2,453 millions; en 1924, 2,417 millions; et en 1925, 2,417 millions. Tels sont les chiffres donnés là; et les deux dernières années accusent une diminution notable de la dette du pays.

L'hon. M. BENNETT: J'ai dit tout cela; seulement je fais remarquer que si on prend la dette nationale du Canada en l'année où le gouvernement actuel a pris la direction des affaires, et la dette nationale du moment; et si on met en regard les déficits d'un côté et les excédents de l'autre, on constate que la situation de nos finances est pire qu'au moment où ces messieurs sont arrivés au pouvoir.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je n'interromprai plus mon honorable ami; mais me permet-il cette observation?

L'hon. M. BENNETT: Si c'est une question.

Le très hon. MACKENZIE KING: Ne s'agit-il pas de l'année de notre avènement, de l'année où lui et ses amis étaient au pouvoir pendant neuf mois et ce Gouvernement pendant seulement trois mois?

L'hon. M. BENNETT: Mon très honorable ami s'emporte.

Le très hon. MACKENZIE KING: Pas du tout.

L'hon. M. BENNETT: J'ai dit 1922. C'était là, naturellement, l'année financière pendant laquelle nous avons géré les affaires du pays, —du moins n'étais-je pas ici,—et mon très honorable collègue le sait. Quoi qu'il en soit, j'ai voulu accorder le bénéfice de tout cela à mon très honorable ami. J'ai tenu compte également des années suivantes. J'ai confronté les excédents d'un côté et les déficits de l'autre, puis j'ai pris la dette, et j'ai montré quelle était la différence dans la dette nationale de ce pays.

Mon très honorable ami prétend que son ministère a un très grand mérite d'avoir étendu les marchés. Mais pour qui? Y a-t-il en face un honorable député qui niera que chaque traité négocié par ce Gouvernement avec un autre pays a relevé le commerce de ce pays avec nous et diminué notre commerce avec lui? On a étendu les marchés? Les Etats-Unis, dans leur bulletin officiel, publié en novembre 1924, ont fait remarquer que tout remaniement tarifaire effectué par le gouvernement actuel du Canada était dans le sens de l'abaissement et que cet abaissement avait eu pour effet d'augmenter l'exportation américaine au Canada de produits manufacturés, ce qui n'a pas manqué d'entraîner une perte correspondante pour nos manufacturiers canadiens. Parlez de votre traité avec les Antilles, ou de vos traités avec la France ou l'Italie ou l'Australie. La vérité toute nue, la voici: nous avons relevé le commerce de ces pays avec nous; mais nous avons affaibli notre commerce avec eux. Telle est la situation. Les honorables représentants de l'autre côté viennennt dire à la Chambre que ce Gouvernement a étendu les marché en ce pays. Oui, vous les avez étendus, vous les avez étendus au profit de nos concurrents, des pays qui envoyent des agents de commerce dans tous les coins du globe. Vous les étendez au bénéfice des Etats-Unis, relevant ainsi la vente de leurs produits au Canada et diminuant la vente de nos produits aux Etats-Unis, et privant ainsi nos gens d'autant d'emploi. Suffit. Passons.

Mon très honorable ami a greffé là-dessus les grandes réductions apportées au tarif sur les instruments aratoires, et la baisse conséquente dans le prix de ces machines. Ces réductions, déclarait-il, sont d'un immense avantage pour le pays. Mais je vais démontrer que le coût des instruments aratoires n'a pas baissé dans l'Ouest, du moins depuis la réduction du tarif, si l'on déduit l'impôt sur les ventes et si l'on ajuste les prix en conséquence. Qu'arriva-t-il? Examinons bien la question sans parti pris. Un collègue du très honorable représentant que les électeurs intelligents de Durham ont rejeté fut près de verser des larmes lorsque le Gouvernement réduisit les droits sur les instruments aratoires; de plus, si le très honorable premier ministre peut faire consentir M. Massey à permettre la publication d'une lettre qu'il a adressée au très honorable leader de l'opposition, nous aurons une idée juste de ce que cet homme pensait de ces réductions de droits. Qu'arriva-t-il alors? M. Massey, le président, et M. Bradshaw se rendirent à Ottawa lorsqu'on enlevait les droits et exposèrent au gouvernement d'alors la situation qui était faite, Nous sommes en face de la ruine, disaient-ils; des hommes qui travaillaient pour nous depuis des années se trouveraient sans emploi. Et que fit le Gouvernement? Il abolit l'impôt sur les ventes et laissa entrer en franchise les matériaux qui entrent dans la fabrication des instruments aratoires. Voilà ce que le Gouvernement fit. Et la compagnie Massey-Harris est en meilleure posture aujourd'hui et est en réalité mieux protégée qu'autrefois. J'avertis mes amis qui siègent à ma gauche: qu'ils fassent attention. Le Gouvernement qui lâcha prise devant les importunités de M. Massey, le Gouvernement qui permit l'entrée en franchise des matériaux qui entrent dans la fabrication des instruments aratoires, le Gouvernement qui permit ces choses joue aujourd'hui avec le tarif sur les automobiles et les gens du pays à qui on a fait croire qu'on allait porter un coup à la protection s'apercevront bientôt que l'industrie de l'automobile jouira d'une protection plus forte que jamais.

L'hon. M. ROBB: Alors pourquoi en retarder le jour?

M. POWERS: De quoi vous plaignez-vous alors?

L'hon. M. BENNETT: De la duplicité de ce gouvernement.

M. POWERS: Les gens ne se plaindront pas de la duplicité si les prix sont réduits.

L'hon. M. BENNETT: L'honorable député s'imagine que l'on peut marchander avec l'honneur national et le vendre pour une question de dollars et de cents. On ne peut le faire, dis-je, et avant de conclure mes remarques, j'espère démontrer à cette Chambre que si on recourt plus longtemps à ce genre d'hypocrisie on offre une prime à la duplicité et on dit aux gens du pays: "Nous pouvons vous tromper et vous acheter avec votre propre argent." Certaines gens, je le sais, applaudiront à cette idée et la croiront légitime. Je

veux parler de l'honorable représentant de Bruce-Nord (M. Malcolm) et de mon honorable ami de Québec-Sud (M. Powers).

M. MALCOLM: Je n'ai pas applaudi.

L'hon. M. BENNETT: Vous aviez l'air d'en avoir envie. Laissez-moi aller plus loin encore. Quels furent les résultats dans la Nouvelle-Ecosse? Les deux grands éléments à considérer dans la fabrication des instruments aratoires, ce sont l'acier en lingots et le fer en gueuse. Savez-vous quelle était la situation dans le pays avant la réduction du tarif de mon honorable ami et l'entrée en franchise de ces matériaux? J'ai dans ma main les chiffres relatifs à l'industrie du fer, chiffres tirés de l'*Iron Age* que les honorables députés, j'en suis sûr, connaissent bien, et vous remarquerez que l'on établit les calculs au moyen d'indices. L'indice 100 représente la production mensuelle moyenne de fer en gueuse en 1913 aux Etats-Unis et au Canada. En 1924, l'indice était de 69 pour le Canada et de 75 pour les Etats-Unis. Je ne mentionnerai pas les années 1915 et 1916, pendant lesquelles la production augmenta, et je passe à 1919. Cette année-là, l'indice pour les Etats-Unis était de 100 et, pour le Canada, de 81. L'année suivante, l'indice monta à 120 aux Etats-Unis et 96 au Canada. En 1921, il était de 54 aux Etats-Unis et de 60 au Canada. En 1922, 87 dans le premier pays, il était tombé à 38 dans notre pays. En 1923, il montait à 130 et à 87, respectivement dans les deux pays. En 1924, lors de la mise en vigueur de ce magnifique projet qui devait tant plaire à M. Massey, je vois que l'indice était de 101 aux Etats-Unis et de 59 au Canada. En 1925, il montait à 118 aux Etats-Unis et descendait à 58 au Canada. J'ai les indices pour les différents mois de l'année courante. Nous voyons qu'en janvier les nombres sont de 130 aux Etats-Unis, c'est-à-dire de 30 au-dessus de la base. Au Canada l'indice était de 68, soit 32 au-dessous de la base. En février, l'indice était de 114 ou 14 au-dessus du chiffre normal aux Etats-Unis et de 60, ou 40 au-dessous du chiffre normal au Canada. Dans le mois de mars, l'indice au Canada était de 64. Les chiffres des Etats-Unis pour ce mois n'ont pas été compilés, mais ils étaient au-dessus du chiffre normal. Voilà ce qui est arrivé. Nous avons une industrie à deux doigts de la faillite, une des industries les plus importantes que l'on puisse établir dans ce pays. On lui a enlevé la protection et, comme résultat, les hauts fourneaux et les aciéries des Etats-Unis ont marché à plein rendement pendant que les aciéries de la Nouvelle-Ecosse sont ruinées et à la veille de la banqueroute. Voilà des faits inéluctables. On prétend que ce dégrèvement a permis de rembourser aux agriculteurs les trois millions de dollars que, dit-on, la compagnie Massey-Harris avait extorqués du peuple canadien. Cependant, on a choisi M. Massey comme le chef d'Israël et le collègue du très honorable premier ministre.

Si l'on étudie la question des lingots d'acier, on constate le même état de choses. En prenant 100 comme nombre indice, je vois qu'en 1924 ce chiffre était de 122 aux Etats-Unis et de 62 au Canada. En 1925, il était de 146 aux Etats-Unis et de 72 au Canada. L'étude des statistiques mensuelles démontre que, dès que ces matières premières ont été admises en franchise, le développement de l'industrie canadienne s'est arrêté, notre production a diminué. Dans le mois de juin, le nombre indice était de 81 aux Etats-Unis et de 79 au Canada, soit une différence de deux seulement. En juillet, il était de 74 aux Etats-Unis et de 60 au Canada; en août, 101 aux Etats-Unis et 26 au Canada; en septembre, 112 aux Etats-Unis et 21 au Canada; en octobre, 123 aux Etats-Unis et 23 au Canada; en novembre, 123 aux Etats-Unis et 26 au Canada; en décembre, 141 aux Etats-Unis et 30 au Canada. En janvier dernier, cette proportion était de 165 aux Etats-Unis, soit 65 au-dessus du pair; au Canada, elle n'était que de 79. En février, le nombre indice était de 150 aux Etats-Unis et de 61 au Canada. En mars, de 165 aux Etats-Unis et de 68 au Canada. Voilà le récit.

Une VOIX: Voilà l'histoire.

L'hon. M. BENNETT: En effet. Que reçoivent en retour les habitants des Provinces maritimes? Une commission royale! Massey obtient un portefeuille. Mais le premier ministre n'ose pas faire connaître au pays les lettres envoyées par M. Massey au très honorable premier ministre dans lesquelles M. Massey disait ce qu'il pensait du premier ministre et de ses collègues quand ils ont dégrevé le tarif relatif aux instruments aratoires.

En outre, les peintures et vernis, articles qui procurent du travail aux Canadiens, sont admis en franchise, ce qui réduit le nombre des ouvriers employés dans l'industrie des instruments aratoires du pays. Je note que ce nombre, encore qu'il soit supérieur à celui de 1921, est de plusieurs milliers inférieur à ce qu'il était en 1919. L'usine de la compagnie Massey-Harris, à Batavia, gagne plus d'argent qu'autrefois et cet argent entre dans les caisses de la compagnie canadienne. Mais, pour y arriver, on fabrique dans l'usine américaine;

à l'usine canadienne on ne fait plus guère qu'assembler les matières premières des Etats-Unis. La compagnie manufacture dans son usine américaine et achète sur les marchés libres les matières premières nécessaires à son usine canadienne. Ces matières premières sont expédiées au Canada où elles sont assemblées. Voilà quel a été le résultat du dégrèvement du tarif relatif aux instruments aratoires. Le prix de ces instruments n'a été réduit que du montant de la taxe sur les ventes. On a nui aux manufactures d'instruments aratoires du Canada, sans parler du tort causé par la ruine de notre industrie de l'acier et du fer, par la diminution des ventes des peintures et vernis de fabrication canadienne ainsi que de toutes les autres matières premières qui entrent dans la fabrication de l'article fini.

Ce n'est pas tout. Le très honorable premier ministre, je ne sais pourquoi, a dit il y a un instant que le très honorable chef de l'opposition avait prédit que le résultat de ce dégrèvement serait désastreux pour le Canada. A la page 2108 (v.f.) du volume 3 du hansard de 1924, je trouve ces paroles du très honorable M. Meighen:

Je vais maintenant faire quelques commentaires sur ces dégrèvements.

Le gouvernement King avait alors aboli la taxe sur les ventes et fait diverses modifications au tarif.

Ils portent sur les instruments aratoires, mais leurs effets sont beaucoup plus redoutables pour ce qui concerne les autres produits industriels entrant dans la fabrication de ces instruments. Les réductions de droits visent aussi le matériel d'exploitation minière et forestière. A l'égard des principaux instruments aratoires, le dégrèvement est d'environ 4 p. 100; il est de 5 et parfois de 10 p. 100 pour d'autres. Des réductions en effet portent sur des matières premières qui, en réalité, sont fabriquées par d'autres fournisseurs. Déjà l'importation de ces matières est à peu près libre; la fonte et l'acier sont complètement dégrevés, tandis que les autres articles sont pour ainsi dire admis en franchise. Je ne me hasarde pas à prédire ce qui résultera de ceci pour les fabricants de machines agricoles; le temps nous l'apprendra, j'imagine. A l'égard de cette industrie, les changements apparaissent assez peu sensibles; c'est à d'autres qu'on s'en prend, afin de contenter le groupe qui siège à ma gauche.

Telles ont été les paroles du très honorable député.

Il n'a nullement crié à la ruine et prétendu que les modifications apportées au tarif signifiaient la mort de notre industrie. Il a dit ne pouvoir prévoir ce qui s'ensuivrait, mais il a ajouté: "Vous donnez un rude coup à toute l'armature du régime protecteur, vous ruinez la petite industrie qui fourni à la grande industrie les pièces servant à la fabrication, et vous donnez du travail à des milliers d'ouvriers des pays étrangers qui pourront acquérir la capacité de fabriquer ou de produire partiellement des marchandises qui nous sont expédiées pour être achevées et ensuite vendues à la population du Canada." C'est ce qui est arrivé pour l'industrie des instruments agricoles. La fabrication s'exécute dans l'usine à Batavia. Celle de Toronto est devenue de plus en plus une usine d'assemblage. Envisageons bien franchement ces faits; n'allons pas nous méprendre sur la situation. C'est là ce qui s'est fait pour l'une de nos grandes industries. Aux Etats-Unis on dit que l'acier est roi. Ceci veut dire que la sidérurgie a tant d'importance pour la population qu'il y a une corrélation directe entre la prospérité de l'industrie sidérurgique et la prospérité du pays en général. Et aujourd'hui aux Etats-Unis vous constaterez que la prospérité de l'industrie sidérurgique a sa répercussion parmi la population elle-même. Mais en ce pays cette industrie est tombée dans l'état dont j'ai parlé; le résultat a été que la Nouvelle-Ecosse a formulé le désir d'avoir un plébiscite sur la sécession.

Le très honorable député a terminé son discours avec un appel en faveur de l'unité nationale.

Un MEMBRE: Quelle plaisanterie!

L'hon. M. BENNETT: L'unité nationale! Alors que d'une main on ruine nos industries et que de l'autre on distribue notre matière première aux manufacturiers américains, pour leur permettre ensuite de venir nous vendre leurs marchandises! Voilà ce qu'on appelle l'unité nationale. L'unité nationale avec le traitement qu'on inflige aux Provinces maritimes qui ont tant aidé au pays avec leurs immenses richesses! Les honorables députés se rendent-ils compte que la population de la république voisine considère ces gisements qui peuvent livrer du fer en gueuse et de l'acier comme un des actifs les plus précieux que puisse posséder un pays de l'univers? Cependant le Gouvernement s'enorgueillit d'avoir presque fait suspendre les opérations de cette industrie, ou de l'avoir presque mise en ruine, tandis qu'aux Etats-Unis elle est plus florissante que jamais. On parle d'unité nationale avec une législation comme celle-ci. Faut-il s'étonner que la population de ce pays, fatiguée de cette rengaine hypocrite, soit allée l'automne dernier voter comme elle l'a fait? Est-il possible d'avoir le moindre doute à ce sujet? Le parti qui avait, au cours de la dernière session, si peu de partisans pour occuper les banquettes à la gauche de l'Orateur est revenu au Parlement cette année avec un renfort de 116 partisans. Puis il y a une autre épreuve qu'on pourrait à

bon droit invoquer, et on le constatera en consultant la *Gazette du Travail* de 1926. Elle publie les statistiques suivantes:

Budget hebdomadaire d'une famille pour les articles de nécessités comme le combustible, l'éclairage et le loyer, au prix moyen, dans soixante villes du Canada.

En 1922, alors que mon très honorable ami était bien installé au pouvoir, entouré d'un gouvernement de son choix, nous constatons que le coût de la vie était de $11.03. En 1916 il était de $11.63, soit 60c. de plus. Puis nous voyons le grand total, en comprenant le loyer et le combustible; en janvier 1922, nous avons $21.52, puis $21.96 pour janvier de l'année suivante, soit 44c. de plus qu'en janvier 1922: tel est le coût de la vie pour l'homme ordinaire. Voici le Gouvernement qui est censé avoir abaissé le prix de revient et diminué le coût de la vie, avoir donné un budget de prospérité et épargné la ruine à la population!

On a parlé d'immigration. Je ne mentionnerai ce sujet que pour faire une ou deux déclarations générales. Depuis l'avènement du parti libéral au pouvoir nous avons perdu 500,000 de nos meilleurs citoyens, hommes et femmes du Canada. Ils ont déserté nos rives pour s'en aller aux Etats-Unis. Pour quelle raison? Le très honorable député a eu l'audace de dire à la députation que c'était parce que les députés de l'opposition avaient répandu des propos diffamatoires contre le pays. Selon moi c'est là une déclaration qui ne mérite que notre mépris. Ce Parlement est-il tombé à un tel degré que les députés ne puissent signaler ce qui se passe sans qu'on les diffame pour cela? Pense-t-on que nous devrions nous complaire dans une fausse sécurité parce qu'on ne tient pas compte des conditions dans lesquelles nous vivons? L'autruche se cache la tête dans le sable et se croit en sûreté. Le Gouvernement conseille de faire comme l'autruche, de nous enfouir la tête dans le sable et de croire que tout va bien. Puis le premier ministre s'attaque au chef de l'opposition qui a parcouru le pays en tous sens pour en appeler à la raison de l'électeur, à son jugement réfléchi et pour lui exposer les faits. Il n'a pas fait la guerre en Turquie mais il a invoqué les statistiques du pays, l'état de sa population, le mouvement démographique, ses importations, ses exportations, la répercussion de son tarif sur notre prospérité. Il a signalé ces choses pour que la majorité du peuple canadien crût à sa politique. On nous dit que signaler ces choses est un crime. Il est joliment temps que ce genre d'argument cesse à la Chambre. Si la députation se rappelle la nature de la campagne menée avant 1922 par deux honorables ministres, vous comprendrez pourquoi ils s'imaginent que recourir à cette espèce d'argument c'est donner dans les pratiques auxquelles ils s'adonneraient. Le très honorable ministre se rappelle-t-il son discours roulant sur le premier siège, la synagogue et l'à propos d'avoir des phylactères plus larges? L'honorable ministre de la Justice (M. Lapointe) se rappelle-t-il ses tirades sur le mépris du pays qu'avait mérité le Gouvernement? Se rappelle-t-il comme il signalait le terrible désastre qui s'abattait sur le pays? C'était bel et bon, c'était bien. Le gouvernement responsable n'existait plus. Le pays allait à la ruine parce que les libéraux n'étaient pas au pouvoir, et maintenant qu'ils sont assis aux sièges des puissants et jouissent des douceurs et des émoluments du pouvoir, toute observation un peu défavorable qu'on ose formuler passe pour un acte de lèse-majesté. Le très honorable ministre n'a pas encore aspiré au poste de dictateur. Nos honorables vis-à-vis ne tiennent pas beaucoup de Mussolini, mais je ne doute pas que le désir n'engendre la pensée. J'ai indiqué les événements survenus au pays et j'ai proclamé que nos gens émigrent. Pourquoi? La réponse est simple, c'est qu'il n'y a pas de travail au Canada. Je puis vous mentionner une centaine d'hommes et de femmes de mes connaissances qui ont quitté le pays depuis cinq ans, faute d'y trouver un emploi. J'ai vu des hommes qui, les larmes aux yeux, me suppliaient de chercher à leur trouver une place au Canada. J'ai vu des femmes qui sont allées aux Etats-Unis en quête d'un emploi dans les bureaux et les fabriques. J'ai vu des immigrants de la Grande-Bretagne quitter le pays pour les Etats-Unis. J'ai entendu dire qu'il n'y a pas de fourneaux économiques au Canada. Nous en avons eu depuis quelques années. Il est au pays, des hommes qui, incapables de trouver de l'ouvrage, sont contraints de vivre de la charité de leurs amis. On a attaqué la rue Saint-Jacques et l'un des hommes les plus fréquemment dénoncés est un monsieur qui, à ses frais, et sans le publier, conduit des fourneaux économiques et approvisionne des centaines de gens durant l'hiver. Voyons les choses franchement comme elles sont. Des Canadiens et des Canadiennes émigrent faute de travail, et pourquoi? La réponse est claire et manifeste; parce que nous importons les produits fabriqués par des milliers de gens qui devraient avoir un emploi au Canada et non aux Etats-Unis. Bien plus, notre population le comprend.

Notre parti, comme le très honorable ministre l'a admis cet après-midi, a sollicité

l'appui du peuple aux dernières élections pour le seul motif que voici; garder le marché national pour les Canadiens, afin que nous exploitions nos ressources latentes et utilisions le moyen à notre disposition, notamment, le tarif, pour accorder à tous les Canadiens une occasion égale de réussite refusée par la loi actuelle. Il est à peu près temps, selon moi, que nous envisagions la question carrément. Mon très honorable ami a parlé du volume des affaires, du grand excédent des exportations sur les importations, 402 millions, et cependant, en consultant les rapports du commerce pour l'année terminée le 31 mars, vous constatez que deux articles représentent à eux seuls 800 millions du chiffre global des exportations, qui est de 1,300 millions. Lesquels? Les produits de l'Ouest canadien, surtout le blé et les céréales, et le bois, la pâte à bois et les produits forestiers. J'ai les chiffres devant moi, si cela peut intéresser la députation. Certes, la population et la députation savent qu'en 1925 nous avons eu la deuxième récolte de notre histoire, par ordre de valeur, et cette année, la valeur de notre commerce d'exportation des grains et céréales a dépassé 600 millions, tandis que plus de 270 millions de nos exportations comprenaient de la pâte de bois et du papier. En d'autres termes, environ 900 millions sur un total de 1,300 millions représentaient du grain, de la pâte de bois et du papier.

Le ministre des Finances (l'hon. M. Robb) et le très honorable premier ministre (M. Mackenzie King), réflétant la pensée de ce dernier, signalent une balance du commerce de 402 millions en notre faveur, cette année. Je croyais qu'on avait renoncé tout à fait à l'usage de calculer la prospérité d'un pays uniquement d'après la balance du commerce. Le premier ministre a-t-il relevé nos exportations invisibles? En Angleterre, l'autre jour, on prétendait que la balance du commerce était défavorable, mais, compte fait des grands éléments invisibles comme le fret, les intérêts, les placements à l'étranger, ainsi de suite, la balance défavorable s'est transformée en une appréciable balance favorable de 150 millions de livres Et quant à nous? Depuis onze ans le Canada a emprunté aux Etats-Unis en moyenne 200 millions par année. Or, sous quelle forme cet argent nous vient-il, sous forme d'or, de marchandises ou d'obligations? Nous ne recevons pas d'or pour la raison que la réserve d'or des banques en garantie de leur monnaie fiduciaire ne dépasse pas 100 millions. En grande partie, cet argent nous est venu sous forme de produits, de produits que le Canada pourrait et devrait fabriquer. Donc, si le Gouvernement veut tenir compte des importations invisibles, ou bien d'une balance favorable de commerce, il se trouvera avec une balance bien différente et dont il n'a aucune raison de se vanter. Je me suis enquis, auprès de gens compétents, de la valeur de ces importations intangibles. Les opinions diffèrent, mais il est certain qu'elles représentent une somme très appréciable. Il suffit de savoir que depuis onze ans nous avons reçu des Etats-Unis approximativement deux cents millions de dollars par année. Il y a là matière à réflexion pour le Gouvernement. Les honorables députés songent-ils que la contrebande de liqueurs compte dans nos exportations? Consignée au Mexique, cette liqueur reste aux Etats-Unis, et en hiver, parfois via Ford, elle ne va pas plus loin que la république voisine. Le premier ministre lui-même estime à 100 millions par année l'importation en contrebande, somme probablement dépassée. Autant de facteurs à considérer soigneusement. J'ose dire qu'une analyse minutieuse de la balance du commerce montrerait qu'il n'y a pas à se fier le moindrement aux chiffres mentionnés. La vérité vraie, c'est que le Canada va chercher ses fonds aux Etats-Unis et que l'intérêt sur ces fonds doit être acquitté.

Il doit être temps de se rendre compte de la situation. En exportant le bois et la pâte à l'état brut, nous perdons probablement $5 pour $1 que nous touchons, à tout le moins $4 si l'on trouve $5 exagérés. De même pour l'amiante, et davantage encore pour le nickel. N'est-il pas temps de se demander ce que signifie pour nous l'exportation de ces matières à demi-façonnées. Et à propos de pâte et de papier, nous ne devrions jamais oublier que cette exportation représente dans la même mesure le dépouillement de nos forêts et, ce qui est pire, la destruction d'un capital qui ne se reconstitue pas. Question sérieuse que celle-là. Pourquoi nos amis les Américains viennent-ils établir des industries en Canada? Parce que le Canada est le pays aux grandes richesses naturelles acessibles sur ce continent. Ne devons-nous donc pas réfléchir sérieusement et nous demander pourquoi les autres pays conservent leurs forêts tandis que nous laissons exploiter les nôtres à notre grave détriment? Voilà des sujets d'examen qui s'imposent. J'ajoute que l'exportation du blé semble avoir atteint la limite et c'est une grosse question d'importance vitale, pour le pays que je représente. La consommation des nations clientes est rendue au maximum à peu près. J'ignore quand, mais les prévisions du commerce ne laissent aucun doute que l'accroissement stimulé de la production européenne et la rentrée probables et prochaine de la Russie dans le marché limiteront l'expor-

tation du grain de l'Ouest. S'il en est ainsi, une question des plus sérieuses s'impose impérieusement à l'attention du Gouvernement. Je mentionne cela en passant, à cause de l'effort évident de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et d'autres pays pour stimuler la production et arriver à l'indépendance autant que faire se peut des autres pays, en matière d'alimentation. L'expédition sous forme de grain au lieu de farine, dont l'étranger profite dans la mesure que nous y perdons, se traduit dans les règlements éventuels par la compensation qu'on nous réclame. Je ne discuterai pas ce point ce soir, mais je dirai au premier ministre que l'étude attentive de la question le conduira à des conclusions autres que celles qu'il a exprimées.

M. POWER: L'honorable député prétend-il que le Gouvernement actuel peut interdire l'exportation du bois à pâte?

L'hon. M. BENNETT: Je suis convaincu ainsi que le disait M. Gladstone, que la civilisation n'est pas encore à bout de ressources contre ses ennemis et qu'il serait facile pour ce Gouvernement de rendre une loi règlementant l'exportation de la matière première canadienne.

M. POWER: De quelles ressources parle mon honorable ami?

L'hon. M. BENNETT: Encore une fois, de même que M. Gladstone, je refuse de conseiller avant d'être appelé. Voilà pour l'immigration et le commerce, ainsi que pour la dette publique.

Passons maintenant aux questions que le budget mentionne plus directement. L'une d'elles se rapporte à la réduction de l'impôt sur le revenu et le dégrèvement du droit sur les automobiles. Le premier ministre, cet après-midi, a défié l'opposition au sujet de son amendement, et a pour ainsi dire mis en doute la sincérité de la motion. Il a donné à entendre que l'amendement n'était pas conforme aux principes de l'opposition exprimés durant la campagne électorale. Il a ajouté que, durant cette session au moins, nous n'avons pas cherché à maintenir la politique générale de la protection. Je lis dans les Procès-Verbaux, n° 17, page 58, que le leader de l'opposition a proposé en amendement au discours du trône la motion suivante:

Que les mots suivants soient ajoutés à l'adresse:

"Nous désirons respectueusement exprimer notre regret de constater que le discours du trône n'indique aucun programme qui puisse accroître le volume du travail au Canada, et surtout donner aux producteurs des denrées agricoles, de la houille et des autres produits de nécessité première, l'avantage auquel ils ont droit sur le marché de notre pays en raison de la situation mondiale actuelle."

Quoi de plus clair? Je comprends que mon très honorable ami était à cette date absent malgré lui de la Chambre mais, quoi qu'il en soit, il n'en demeure pas moins que les Procès-Verbaux de la Chambre montrent que par cet amendement le parti conservateur a demandé la protection. Cet amendement a été rejeté, si je ne me trompe, par une majorité de 125 à 115.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui dire qu'il ne peut être plus évident que le mot "protection" n'est pas inclus dans l'amendement?

L'hon. M. BENNETT: Je sais qu'il est tout à fait inutile d'employer le mot "protection" pour que le très honorable député en connaisse la signification. En Angleterre, par exemple, comment s'appelle-t-elle? La sauvegarde de l'industrie. Nous désirons que les Canadiens aient un égal avantage de travailler à leur destinée et de mettre en valeur les ressources de leur pays. Vous pouvez ne pas vous servir du mot "protection" mais la seule manière d'obtenir le progrès du commerce et sauvegarder la vie industrielle de notre nation est d'adopter et de maintenir un principe uniforme de protection. Il est parfaitement vrai que le mot "protection" n'est pas là, mais tous les discours basés sur cet amendement ont été un plaidoyer à l'adresse du Gouvernement en faveur d'une politique de protection définie et stable. Les représentants de l'Ontario et de la Colombie-Anglaise se sont exprimés dans le même sens, de même que les mandataires des horticulteurs de la Nouvelle-Ecosse et des marchands de bois du Nouveau-Brunswick, des artisans des centres industriels, des représentants de toutes les professions et tous les métiers. Tous ont réclamé la sauvegarde de la vie agricole et industrielle du Canada, la protection de la culture fruitière et maraîchère contre les empiétements de nos voisins, afin que nous puissions ramener au pays et les y garder les cinq cent mille Canadiens qui ont émigré aux Etats-Unis. Le plus important problème qui s'offre aujourd'hui à l'étude des esprits sérieux et prévoyants est de retenir les Canadiens au pays et d'accroître leur nombre. Il n'y a qu'un moyen d'y arriver, et c'est en leur donnant du travail, aux hommes comme aux femmes. Et c'est impossible si nous ne les protégeons contre l'injuste production en masse des Américains plus riches et plus puissants que nous.

Allons plus loin et voyons ce qui est arrivé au sujet de notre balance du commerce avec les Etats-Unis. Mon honorable collègue a parlé de la balance du commerce chez nous. Je m'écarte du point principal de mon argument, mais j'ai omis quelque chose tout à l'heure, et mes observations doivent être nécessairement décousues parce que je n'ai pas eu le temps de me procurer des renseignements tandis que mon très honorable ami adressait la parole. Qu'est-il arrivé? L'an dernier, nous avons vendu aux Américains des marchandises pour une valeur de $474,890,000 et nous leur en avons acheté pour un montant de $609,820,000. Et comme nous l'apprennent des documents officiels des Etats-Unis nos réductions douanières ont eu pour résultat une plus grande demande de leurs produits manufacturés. Comme conséquence, cette balance du commerce défavorable pour nous représente plus de 100 millions que nous donnons à nos puissants voisins qui produisent en masse. Nous aurions pu dépenser cet argent au Canada dans la fabrication de marchandises domestiques. Tant que nos compatriotes ne se rendront pas compte de cette vérité—ils commencent à la reconnaître—tant que nous n'aurons pas un gouvernement résolu à mettre ce principe en vigueur, nos compatriotes continueront à émigrer aux Etats-Unis. C'est inévitable.

C'est tout simplement de l'attraction exercée par le grands corps sur le plus petit. La grande ruche industrielle de Montréal ressent les effets de cette politique. L'Ontario, la première de toutes les provinces du Dominion au point de vue industriel, a subi le contrecoup de cette politique plus que n'importe quelle autre. Cet après-midi, mon honorable ami a fait allusion à ce qui s'est passé dans la ville de Brantford. Et la meilleure réponse à cela, c'est l'absence de l'ex-représentant de la ville de Brantford. J'ai la conviction que les observations de mon honorable ami en ce qui regarde la Cockshutt Plow Company sont erronées. La compagnie doit faire un premier versement des arrérages de dividendes sur les actions privilégiées, mais non pas sur les actions ordinaires. De plus, d'après les documents déposés au secrétariat d'Etat, la Massey-Harris Co. a entrepris dernièrement de remanier son capital en convertissant ses 250,000 actions en 125,000 actions privilégiées et 125,000 actions ordinaires—et cela, dit-on, au grand détriment de certains petits actionnaires; je m'abstiens de me prononcer étant donné que je ne possède aucuns renseignements touchant cette transaction. Cependant mon honorable ami fait erreur s'il suppose pour un seul instant que l'activité industrielle au Canada permet à ceux qui ont placé leurs capitaux dans ces entreprises de nager dans la prospérité. Et je vais vous dire pour quelles raisons la situation est tout autre.

J'en étais à discuter la question de la réduction des droits sur les automobiles sur laquelle le très honorable premier ministre a si fortement insisté. C'est là un sujet de discussion continuel; la question est venue sur le tapis ici, au cours de la dernière et de l'avant-dernière session. Or, je prierai les honorables membres d'écouter avec patience une couple d'observations qui méritent toute leur attention. Je demanderai à cette Chambre d'examiner pour un instant certaines admissions qui furent faites au cours du débat sur cette question. Je constate que la motion de l'année dernière a été encore proposée ici cette année et je tiens à relever certaines observations très pertinentes du ministre des Finances (M. Robb) en l'occurrence. Voici:

> Il semblerait, s'il n'a pas fait erreur ce soir, que la mise de fonds américains a augmenté depuis. Je n'insiste pas sur ce détail, mais je dirai à mon honorable ami que quelle que soit la provenance du capital, cette industrie fournit du travail aux ouvriers canadiens. La fabrication canadienne de l'automobile et de ses accessoires comprend 78 établissements qui emploient des ouvriers canadiens et contribuent considérablement aux revenus de la trésorerie.

Mais le ministre alla encore plus loin et ajouta:

> Je prétends que l'automobile convient très bien comme source d'impôts.
>
> Comme je l'ai dit au début, nous sommes à la veille de la présentation du budget, et le gouvernement doit créer des sources de revenus. Des gens s'adressent au Gouvernement et demandent de nouvelles voies ferrées, le prolongement des voies actuelles, des améliorations aux ports, aux ponts, aux élévateurs à grain, et autres travaux publics, tandis que certains demandent qu'on abandonne d'autres sources de revenu. S'il nous faut faire honneur à nos obligations nationales, payer l'intérêt sur la dette publique, les pensions de nos soldats, des veuves et des orphelins de ceux qui ne sont jamais revenus, et les frais d'administration, il nous faut des sources de revenu, et si nous renonçons au revenu que donnent les automobiles, il nous faut imposer des droits sur d'autres articles.

Je demande à mes honorables amis du groupe progressiste de garder ces paroles dans leur mémoire. Quoique vous vous réjouissiez maintenant de l'abaissement des droits sur les automobiles, rappelez-vous que le ministre des Finances a déclaré en l'occurrence,—et il détient encore le même portefeuille,—que si les droits étaient réduits sur les automobiles il faudrait nous procurer des revenus d'autres sources. Il ne pourra pas le faire cette année; il va nous leurrer et il les obtiendra l'année prochaine. Voilà quelle est la situation.

Au cours de ses observations, l'honorable député de MacKenzie (M. Campbell) déclara

qu'une réduction des droits de 10 p. 100 sur les voitures à bas prix serait peut-être raisonnable, en laissant tels quels les droits qui frappent les voitures de luxe. Quoi qu'il en soit, le vote fut pris le 16 mars 1925 et l'affaire ne manque pas d'être intéressante. Les représentants du peuple, dans l'impossibilité d'obtenir des renseignements plus détaillés sur cette question,—de fait, ils n'étaient pas du tout au courant des détails,—procédèrent à l'aveuglette; certains honorables membres étaient d'avis que les droits étaient trop élevés tandis que d'autres avaient dans l'idée qu'ils étaient trop bas; cependant, les honorables membres désiraient tous se renseigner et le ministre des Finances les supplia d'attendre au moins jusqu'après le dépôt du budget pour se prononcer. Il plaida pour obtenir du délai. Et cependant, cet après-midi, le premier ministre a affirmé que le parti conservateur réuni en caucus n'avait pas osé rédiger le texte d'une résolution en ce qui regarde la réduction des droits sur les automobiles. De plus, mon très honorable ami (M. Mackenzie King) a affirmé que si le Gouvernement n'a pas soumis la question à la commission du tarif, avant le dépôt du budget, c'est parce qu'on n'a pu constituer le personnel de la commission à temps et voilà pourquoi la question a été réglée sans la soumettre à la commission du tarif. Maintenant, je vais dire à cette Chambre la véritable raison suivant moi pour laquelle le Gouvernement a effectué cette réduction des droits sur les automobiles. Ce n'est pas que le Gouvernement fût opposé à l'idée de soumettre la question à la commission du tarif, ni parce que les progressistes insistaient. C'est tout simplement parce que les partisans de la mesure ne pouvaient faire confiance au premier ministre et attendre le dépôt du budget. Ils l'ont fait l'année dernière et ils ont été dupés; voilà pourquoi, ils ont tant insisté cette année. Voilà comment les choses se sont passées et, j'oserai dire que le ministre des Finances n'était pas très enthousiaste à l'idée d'incorporer dans son budget cette réduction de droits sur les automobiles, sans avoir soumis la question à la commission du tarif.

Le premier ministre a fait allusion à des incidents qui se seraient déroulés au sein du caucus conservateur. La question n'a pas été discutée que je sache, mais il existe des rumeurs qui, en vue de ce qui s'est passé, semblent fondées. Ces rumeurs veulent que les gens de la Saskatchewan et de la province de Québec, ainsi que d'autres parties du Canada où l'on demandait une réduction du tarif sur les automobiles aient dit: "Nous n'attendrons pas que le budget soit adopté; l'an dernier, on nous a demandé d'attendre et nous n'avons rien eu, cette année nous ne prendrons pas de risques, mais nous insistons pour que cela figure au budget même", et c'est la raison qui fait qu'on y voit cette réduction.

Allons un peu plus loin. Cet après-midi le très honorable premier ministre a donné pour raison de n'avoir pas soumis cela à la commission du tarif, qu'il n'en avait pas eu le temps avant que la question ait été insérée dans le budget. Examinons les faits. Je vois dans la *Gazette* de Montréal du 15 octobre 1925 le rapport d'un discours du ministre des Finances qui aurait dit:

> Nous prétendons que nous ne devons pas ignorer, ni ceux qui demandent des tarifs plus élevés, ni ceux qui demandent des tarifs abaissés, mais nous disons qu'avant de nous prononcer pour ou contre les uns ou les autres, il faut établir une cause et donner des preuves devant une commission de conseillers compétents...

Je vois ensuite que le premier ministre s'est servi pour ainsi dire des mêmes expressions, mais dans son cas, il a promis que la commission compterait un membre féminin. Il a dit:

> Si quelqu'un des provinces des Prairies vient nous dire que nous vendons sur un marché libre-échangiste et que nous achetons dans un marché protégé et nous demande une politique de libre-échange, aucun gouvernement ne saurait l'accorder, parce que cela créarait du mécontentement dans les provinces d'Ontario et de Québec. De même, si un groupe d'individus venait de ces provinces et demandait au Gouvernement d'exclure les marchandises de l'étranger par un tarif protecteur élevé, un gouvernement pourrait-il l'écouter?

Il dit que non, puis il continue:

> Nous ne sommes pas un cabinet de surhommes...

Ça, c'est du nouveau.

> ...mais nous pouvons réunir des experts. Nous avons décidé de former une commission pour étudier toutes les annexes du tarif et pour demander des conseils aux représentants des manufactures, du commerce, de l'agriculture, du travail et aussi des femmes, afin que nos foyers soient aussi justement traités. Nous étudierons le tarif selon les avis de cette commission.

Voilà ce que disait le premier ministre, quand il cherchait l'appui des électeurs du pays. Parlant à Montréal, il répète:

> Le Gouvernement est d'avis que cela entraîne tant de questions techniques qu'il est bon de constituer un corps composé d'experts au service du Gouvernement, avec une commission consultative des représentants des divers intéressés et comprenant une femme, afin d'étudier les questions de tarif, et dont les recommandations seront étudiées par le cabinet. Il n'est pas d'avis que le Gouvernement devrait chercher l'arbitraire ou se gouverner par des dogmes touchant ces questions.

Il a répété la même chose à Québec:

> Cette commission serait au-dessus de tout appel politique et de tout intérêt régional. Elle étudierait la situation au mérite et ses conclusions seraient transmises directement au Parlement. . .

Puis, plus loin:

Son intention est aussi de faire nommer une femme parce qu'il croit juste et raisonnable de reconnaître, comme elle le mérite, l'importance toujours croissante des intérêts féminins dans la vie et le travail de la nation.

Je pourrais en lire davantage de même nature car dans les questions de ce genre le premier ministre a cru bon d'oublier ses promesses et il ne s'est souvenu que du pouvoir qu'il a obtenu en faisant ces promesses et en les répudiant.

On a promis directement une commission du tarif douanier aux électeurs du pays. Le parti conservateur a promis la même chose dans le discours fait par mon très honorable chef en 1925. Non seulement nous avons promis une commission du tarif, mais une commission où les témoignages seraient publiés, afin que le public pût avoir des renseignements complets touchant les modifications au tarif. C'est la promesse donnée par le parti conservateur. Nous savons, comme tout le monde ici, combien il est difficile de comprendre parfaitement le fonctionnement si compliqué du tarif et d'en venir à une conclusion juste et convenable en ce qui regarde l'immense portée de ses ramifications. Au cours des récentes élections, par exemple, j'ai dit aux électeurs du comté que j'habite comment j'étais d'opinion que le tarif sur les automobiles était plus élevé qu'il ne devait être, mais je ne prétendais pas pouvoir parler avec autorité parce que je n'avais pas les connaissances voulues ou nécessaires. Mais j'ai dit que je savais que le parti auquel j'appartiens s'était engagé, s'il arrivait au pouvoir, à obtenir la formation d'une commission pour recevoir les témoignages et les présenter au Parlement afin que ses conclusions fussent pleinement comprises à la lumière des témoignages recueillis et afin que le Parlement pût en arriver à une conclusion convenable. Que s'est-il produit? Le peuple a compris que c'était cela; il a cru aux déclarations du Gouvernement, quand il a dit ce qu'il se proposait de faire. Le Gouvernement a promis la formation de la commission avant la réunion des Chambres et, quand le Parlement s'est réuni, le discours du trône indiquait que la commission serait nommée.

Cet après-midi, mon honorable ami a fait observer que les mots "pas avant" étaient employés dans l'amendement, mais je puis lui faire observer que le discours du trône contient des expressions plus fortes que cela. Il y est dit: "Les amendements au tarif ne devraient être faits qu'après un examen sérieux de leur portée sur les industries naturelles et manufacturières et toute demande d'augmentation ou de réduction devrait être soumise à une enquête, puis faire l'objet d'un rapport préparé par un bureau possédant la compétence requise et le pouvoir d'aviser le ministère. Une commission consultative du tarif sera donc nommée bientôt".

Vous remarquez qu'il est dit: ne devraient être faits qu'après...

Le très hon. MACKENZIE KING: Après une enquête.

L'hon. M. BENNETT: Certainement, par une commission consultative. Cette enquête n'a pas été faite, parce que, dit-on, la commission n'était pas instituée à temps pour la faire.

Poursuivons. Le très honorable premier ministre sait certainement qu'aux Etats-Unis il existe une commission consultative du même genre. Il sait aussi que lorsque le premier tarif a été établi après les dernières élections du parti républicain, on a imposé un droit de 30c. sur le blé canadien. Puis, quand on a préparé le nouveau tarif, ce droit a été porté à 35c. et les cultivateurs de l'Ouest américain ont trouvé que ce n'était pas assez. Qu'est-il arrivé? On fit une enquête dans l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba et à la suite de cela, le président a élevé le droit à 42c. Il n'était pas nécessaire pour cela de convoquer le Congrès. Je me demande s'il y en a un seul parmi nous qui pense, ou si l'on peut faire croire au public que le Gouvernement n'aurait pas pu décréter une réduction des droits sur les automobiles, sans convoquer le Parlement? Va-t-on se laisser leurrer par cette sorte de cant? Va-t-on se laisser tromper par ce verbiage? Comment a-t-on procédé pour abaisser les droits sur le blé? On a adopté un arrêté en conseil diminuant le droit sur le blé américain et automatiquement notre blé est entré là-bas en franchise. Comment procède-t-on en Angleterre? On fait une enquête, puis tantôt le changement est voté par le Parlement, tantôt il ne l'est pas. On aurait pu ici voter une loi donnant au gouverneur en conseil le pouvoir d'abaisser les droits sur les automobiles si l'enquête faite par la commission consultative avait justifié cette réduction. Voilà la situation.

L'hon. M. ROBB: L'honorable député veut-il dire qu'en vertu de l'arrêté en conseil concernant les droits sur le blé qu'avait passé le gouvernement précédent, il n'y eut pas de blé canadien expédié aux Etats-Unis?

L'hon. M. BENNETT: Ce n'est pas cela. Je dis qu'en vertu de la loi des mesures de guerre, nous avons adopté à l'époque un arrêté en conseil, qui a eu pour effet de laisser entrer le blé américain en franchise au Ca-

nada et, à la suite d'un arrangement réciproque, de laisser entrer le nôtre en franchise aux Etats-Unis.

L'hon. M. ROBB: Je demande à l'honorable député s'il a été expédié du blé canadien aux Etats-Unis ou du blé américain au Canada?

L'hon. M. BENNETT: Il n'est pas venu de blé américain au Canada, autant que je sache, mais nous en avons expédié là-bas pour environ 10 millions. Je fais remarquer que notre Parlement pouvait très bien voter une mesure législative quelconque, permettant d'abaisser les droits sur les automobiles si l'enquête l'avait justifié et qu'on ne devrait pas placer les membres de la Chambre dans la nécessité désagréable de se prononcer sur une question aussi grave pour nombre de nos concitoyens, sans l'avoir examinée comme il faut.

L'hon. M. ROBB: Entendons-nous bien. Si, au cours de l'intervalle après la prorogation, d'ici à la prochaine législature, la commission du tarif recommandait au Gouvernement d'abaisser les droits sur le coton, mon honorable collègue approuverait-il cette proposition?

L'hon. M. BENNETT: Non, à moins que la loi ne le permette. J'ai fait remarquer que les lois actuelles ne donnent pas ce pouvoir ou gouverneur en conseil. L'honorable ministre choisit le coton, je suppose, pour semer la terreur parmi les gens qu'il tient beaucoup, maintenant comme toujours auparavant, à faire taire. Il s'y entend très bien. C'est très habile de sa part de mentionner le coton, mais je ne pense pas qu'il obtienne l'effet recherché. Si notre Parlement le désire, il peut faire ce qu'ont fait les Etats-Unis. J'ai leur loi entre les mains. On pourrait donner au gouverneur en conseil les mêmes pouvoirs qui sont conférés au Président des Etats-Unis, et à la suite d'un rapport fait au gouverneur en conseil et des témoignages recueillis, le Gouvernement pourrait soit réduire, soit augmenter les droits de douane, selon son gré. Voilà ce que je voulais faire ressortir et je tiens à faire bien comprendre qu'étant donné la restriction mentionnée dans le discours du trône, on ne peut invoquer aucune excuse pour violer une promesse solennelle faite par le représentant du souverain dans notre pays.

L'hon. M. ROBB: L'honorable député conseille-t-il d'adopter cette politique?

L'hon. M. BENNETT: Le très honorable premier ministre, cet après-midi, a dit que nous ne faisions que soulever une question de procédure.

[L'hon. M. Bennett.]

Cela me remet en mémoire cette anecdote au sujet de cet Irlandais qui avait été condamné à mort pour un crime passible de cette peine d'après la loi; il se plaignait de ce qu'on le pendait pour une simple question de forme. Je ne suis pas en faveur d'une mesure plus que d'une autre. Je me borne à dire ce qui doit venir à l'idée de tout le monde en réponse à la piètre excuse que donne le premier ministre, savoir que nous ne pouvions nous en rapporter à cette commission, vu qu'elle n'avait pas été nommée à temps. Personne n'ignore que si l'on avait voulu faire adopter la mesure législative qui s'imposait à cette fin, on aurait pu et on aurait dû le faire; cette loi aurait pu être adoptée.

M. YOUNG (Saskatoon): L'honorable député, ou le parti conservateur est-il en faveur de légiférer en ce sens?

L'hon. M. BENNETT: J'ai déjà fait observer au ministre des Finances, qu'il n'entrait pas dans les attributions d'une opposition, en réponse à l'excuse avancée par le premier ministre, en réponse au prétexte qu'il a allégué,—excuse absolument sans fondement,—pour ne pas avoir saisi la commission du tarif de cette question, de dire ce qu'il fallait faire. Mais voici ce que je prétends: Si le parti conservateur avait été au pouvoir, le Gouvernement n'aurait ni relevé ni abaissé les droits sans avoir au préalable soumis la question à la commission du tarif comme on l'avait promis.

J'expose la chose de cette façon à l'honorable député de Brandon (M. Forke). Je suis peiné de le dire, il compte certainement dans sa circonscription des cultivateurs dont les habitations sont grevées d'une hypothèque. Il en est ainsi dans la province d'Alberta et dans la Saskatchewan. Si le créancier hypothécaire avait fait à son débiteur la promesse suivante: "Je ne liquiderai pas l'hypothèque avant l'année prochaine. Je vais laisser l'affaire en l'état jusqu'à ce temps-là, et dans l'intervalle je ne prendrai pas de poursuites en recouvrement", et que, tout à coup, ce créancier, oubliant sa promesse formelle, s'adresse au tribunal, en obtienne une ordonnance et s'empare de la ferme, que penseriez-vous de cet individu? Au moyen de subterfuges répétés, et en vous servant de termes propres à dissimuler le fond de votre pensée, vous pouvez tenter de faire croire au public que vous ne lui avez fait aucune promesse, mais dans le discours du trône, vous dites que ces modifications ne seraient effectuées "que" lorsque cette nouvelle commission consultative en aura fait un examen approfondi. En termes d'une solennité sans

précédent dans nos annales, c'est ce que vous avez promis à la population de ce pays, et malgré cet engagement vous avez manqué à votre parole et déposé une mesure tendant à réduire les droits en question sans avoir au préalable consulté la commission du tarif. Vous pouvez discuter tant que vous voudrez mais, considérés isolement, les faits sont là et se passent de commentaires. Après cela, vous essayez de soulever les passions parmi le public en lui faisant croire que ces riches industriels font des bénéfices à ses dépens, et qu'on exploite le peuple. Vous agissez ainsi afin de faire perdre de vue la question principale, afin de faire oublier la promesse violée, l'engagement ignoré, et de ne faire songer qu'aux avantages d'ordre matériel. Depuis quand l'honneur doit-il se vendre pour quelques écus?

On me permettra, monsieur l'Orateur, de citer un mot de l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) qui a la bienveillance de m'écouter. Voici ce qu'il disait dans la ville de Waterloo, d'après un compte rendu publié le 6 septembre dernier dans son propre journal:

L'année dernière j'ai voté contre le Gouvernement sur la question du budget, non à cause du grand tort qui résulterait des dégrèvements effectués dans le tarif (car aucune industrie de Kitchener n'a eu à souffrir), mais parce que je ne voulais pas d'une politique qui comportait des changements à l'improviste.

Je signale tout spécialement ces paroles à l'attention du ministre des Finances et du Gouvernement. Je le demande maintenant au ministre des Finances, pour quelles raisons, en vertu de quelle enquête et à la suite de quelle promesse du discours du trône, en est-il arrivé à la conclusion qu'il a mentionnée. Le grand Gladstone,—et quoiqu'on en puisse dire par ailleurs, on peut toujours affirmer de lui que ses exposés financiers passent encore pour des modèles sur lesquels se guident les chanceliers de l'Echiquier dans la préparation de leurs discours—avait quelque chose à dire au sujet de l'opinion publique dans le discours qu'il prononça en 1860. Mon honorable ami le ministre des Finances, en annonçant les nouveaux droits sur les automobiles a parlé de l'opinion publique, et je désire souligner d'une façon spéciale les termes mêmes dont il s'est servi, car ils sont d'une extrême importance. Il a dit:

L'opinion publique, au pays, est très prononcée en faveur d'une réduction des droits sur les automobiles:

Un hon. MEMBRE: Et il en était bien ainsi.

L'hon. M. BENNETT: Admettons-le Est-ce qu'un gouvernement doit céder devant une question d'opinion? A coup sûr ce ne saurait être un gouvernement digne du nom. Ecoutez ce que disait Gladstone, lors de son fameux exposé budgétaire de 1860, alors qu'il proposa de diminuer l'impôt sur le revenu:

Quant à cette opinion du public non seulement nous la respectons, mais nous la considérons d'un œil favorable; tout en n'admettant pas que le devoir nous oblige, en notre qualité d'administrateurs chargés de la conduite des affaires publiques, à élaborer nos mesures de façon à cadrer avec une opinion ou un sentiment quelconque, tant que nous n'avons pas examiné ce qu'elles devront être et que nous n'en avons pas fait l'essai au meilleur de notre entendement.

J'invite le ministre des Finances à réfléchir sur ces paroles. J'ai vu plusieurs mille, au moins deux mille personnes des deux sexes assemblées devant cet édifice parlementaire. Ils craignaient tellement l'effet pratique que pourraient avoir en définitive les modifications du tarif sur leur existence, leur foyer et leur fabrique qu'ils sont venus jusqu'ici pour plaider leur cause auprès du Gouvernement. Celui-ci les a écoutés, leur a adressé des paroles aimables et ils sont repartis. Depuis ce temps-là, nous savons qu'on s'est efforcé de plusieurs côtés de décider le Gouvernement à revenir sur ses propositions. On a dit que le Gouvernement n'avait pas l'intention de le faire. Revoyons encore une fois l'histoire: M. Disraeli avait déclaré aux agriculteurs d'Angleterre, aux grands propriétaires fonciers, que M. Peel se préparait à les abandonner. Or, rappelez-vous ce qui s'est passé au sujet des instruments agricoles au Canada. Le Gouvernement était irréductible. MM. Bradshaw et Massey prétendaient que c'était pour eux la ruine. On ne changea rien et finalement, non pas d'une façon directe mais en enlevant la taxe de consommation et en admettant en franchise les matières premières servant à la fabrication de ces machines, le Gouvernement leur accorda une protection plus élevée que celle dont ils avaient joui jusque-là. C'est à cause de cela que ses industries sont maintenant plus prospères que jamais. Je conseille aux honorables députés progressistes qui ont manifesté tant de joie à l'annonce de la réduction des droits sur les automobiles de réfléchir et de se demander s'ils ne vont pas encore être déçus.

M. EVANS: L'honorable député me permet-il de lui poser une question?

Divers MEMBRES: Oh, oh!

L'hon. M. BENNETT: Certainement.

M. EVANS: Je désire simplement poser une question à l'honorable député; il n'y a pas de quoi rire.

Une VOIX: Vous êtes si drôle!

M. EVANS: L'honorable député sait-il que cette question a été discutée au cours de la session dernière et qu'elle a été décidée avec

l'aide de son propre parti, étant donné que six membres de son groupe ont voté en faveur de la proposition.

L'hon. M. BENNETT: Mon honorable collègue de Rosetown n'a pas saisi ce que j'ai dit. J'ai fait remarquer qu'en l'absence de renseignements précis sur l'effet que pouvaient avoir la suppression ou la diminution des droits sur les automobiles,—renseignements qu'on n'aurait obtenus que suivant la méthode proposée par le Gouvernement et par l'opposition, —nos collègues ont voté uniquement d'après leur point de vue sans avoir les renseignements qu'ils auraient pu obtenir. J'ai ajouté que le Gouvernement avait promis dans le discours du trône qu'une pareille réduction ne serait pas faite sans enquête. Contrairement à cette promesse et à la parole donnée au public par le Gouvernement, cette réduction a été effectuée sans enquête. Je dis en outre que dans la vie privée personne ne tolérerait une pareille conduite.

J'étais hier à New-York. Ouvrant un journal, j'ai lu qu'un grand homme d'Etat américain essayait d'y définir ce qu'est l'honneur national. Selon lui, l'honneur national consiste à tenir aussi bien compte des engagements nationaux que de ses engagements personnels. Je vous le demande: Y a-t-il ici un homme qui, ayant fait une promesse comme celle que contient le discours du trône, oserait rompre cet engagement solennel et se prétendre encore un homme d'honneur? Va-t-on considérer qu'un engagement pris par ce gouvernement n'a pas plus de valeur qu'un chiffon de papier ou que le traité de garantie de la neutralité de la Belgique? Examinons franchement la situation. Y a-t-il un code d'honneur pour les individus et un autre pour les nations? Le premier ministre a fait remarquer, l'autre jour qu'il avait un devoir à accomplir comme leader de la Chambre,— non pas comme chef du Gouvernement, mais comme leader de la Chambre,—c'est-à-dire pour le moment, à titre de représentant du peuple canadien. Monsieur l'Orateur, le ministre des Finances s'abaisserait-il à un acte pareil dans la conduite de ses propres affaires?

Une VOIX: Jamais!

L'hon M. BENNETT: Certes non; pourtant on veut que la nation le fasse,—non pas le Gouvernement, mais la nation. En effet, en ce moment, le parti ministériel représente la nation, de même que les honorables députés de l'extrême droite et de l'extrême gauche. Ce sont eux qui représentent la nation car, sous notre régime parlementaire, la majorité du moment constitue la nation, comme le premier ministre l'a dit l'autre jour. Donc le premier ministre est pour l'instant le chef de la nation, et malgré la fière attitude qu'il adopte en parlant d'unité nationale et d'honneur national, il demande au pays de violer la parole donnée, de répudier sa promesse. Il demande à la nation de passer au nombre de celles qui refusent de remplir leurs engagements. Il y a des gens qui peuvent ne pas se soucier de l'honneur de leur pays, mais il en est d'autres qui chez eux penseront très sérieusement à ce qui vient de se produire, car après tout il y a une conscience nationale, quoi qu'en pensent certaines gens. Depuis 1921, elle ne s'est guère manifestée au Canada. Pourquoi? Parce que le Gouvernement a cessé d'être une institution organisée au bénéfice du peuple. Le Gouvernement est devenu une machine pour lancer des appels de jour en jour, d'un groupe à l'autre, d'une classe à l'autre, afin de permettre aux honorables députés d'en face de se maintenir au pouvoir. Il s'en trouve dans notre pays, des penseurs, qui, de jour en jour, du haut de la chaire comme de la tribune, signalent cette disparition graduelle de notre honneur national. Cette situation provient de ce qu'aujourd'hui le gouvernement de notre pays est entre les mains d'hommes qui font des appels aux groupes, aux classes, aux individus, uniquement en vue de rallier une majorité et de rester au pouvoir. Ce qui plus est, la chose est reconnue ouvertement. Mais alors où sont mes honorables amis qui prêchent une moralité plus élevée? Où sont ces nombreux messieurs qui, parfois du haut de la chaire, dénoncent la situation actuelle au Canada? Je vous le demande encore une fois, où sont-ils? Que deviennent ces honorables messieurs, champions de l'honneur politique, dès qu'ils entrent dans la vie publique? Où est l'honneur national ce soir? Foulé aux pieds. (*Rires.*) Les honorables membres ont tort de rire. Je leur pose cette question: si la banque qui a accepté votre billet à trois mois et vous a avancé mille dollars vous signifiait le lendemain: "Nous allons vous poursuivre parce que nous avons changé d'idée; nous allons mettre ce billet à un jour au lieu de trois mois", que penseriez-vous de pareille conduite? La force prime le droit, voilà la théorie, la vieille théorie prussienne. Quand on a une majorité. une promesse est un chiffon de papier. La force prime tout: faisons comme il nous plaira, peu importe les promesses données. Les honorables membres de la droite ont pris un engagement solennel. Cet engagement est écrit; ils ne peuvent pas le changer. Mais la parole mise, selon nos institutions, dans la bouche du représentant du souverain, ne signifie rien. Il faut dire

maintenant à ce représentant que tout cela n'était qu'un masque de mots, de mots qui ne signifiaient rien. Voilà.

J'ai, sous les yeux, certains renseignements qui seront assurément fort intéressants, pour certains honorables députés du moins. Je note, par exemple, que la réduction des droits sur les automobiles va être très avantageuse à notre pays tout comme l'a été la diminution du tarif sur les instruments aratoires. On nous a fait cet après-midi le raisonnement suivant: l'abaissement des droits assure de l'emploi à un plus grand nombre. Le pays est plus prospère et tout le monde est heureux. Mon honorable ami de Waterloo-Nord (M. Euler) a dit qu'il est contre cette manière de procéder à l'aveugle. J'espère qu'il n'a pas changé d'avis. Voyons ce raisonnement qui a été fait cet après-midi. On affirme que, parce que de prétendus avantages ont résulté de la diminution des droits sur les machines agricoles, il va résulter des avantages pareils du dégrèvement des automobiles. Voilà ce qu'on prétend; c'est cela ou rien du tout. Eh bien, si cet argument signifie quelque chose, il signifie que l'Assemblée va supprimer la taxe de vente sur les automobiles et admettre en franchise les matières brutes. S'il ne signifie pas cela il ne signifie rien du tout. Voyons maintenant ce qui s'est passé. Un certain M. Clifford a déjà siégé dans cette Chambre; il venait d'Oshawa. Il a visité Ottawa la semaine dernière. Rentré dans sa ville il a donné une interview aux journaux. Qu'a-t-il dit? Voici ce qu'il a dit, et ses paroles sont guillemetées.

L. O. Clifford, ancien député au fédéral pour le comté d'Ontario est de retour d'Ottawa où il a eu une consultation spéciale avec le très honorable M. Mackenzie King, premier ministre; il dit qu'il a causé longuement avec le premier ministre et qu'il a l'assurance que "les intérêts d'Oshawa seront sauvegardés".

"Vous pouvez rentrer à Oshawa et dire aux manufacturiers de tenir leurs établissements en marche", a dit le premier ministre King à M. Clifford. "Vous pouvez dire aux gens que leurs intérêts seront sauvegardés."

Le très hon. MACKENZIE KING: Quelle est la date de cela?

L'hon. M. BENNETT: La date donnée est le 17 mai. Il était ici la semaine dernière.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je puis dire que je n'ai pas parlé à M. Clifford depuis une semaine ou plus. Je lui ai donné la main l'autre jour quand il est venu à mon bureau avec quelques autres messieurs; mais je n'ai jamais discuté avec lui la question des automobiles.

L'hon. M. BENNETT: Je n'ai pas dit que cela s'est passé à cette occasion-là. Ne cherchez pas à fendre des cheveux. M. Clifford dit qu'il est venu pour avoir une interview, qu'il l'a eue, et que le premier ministre lui a dit que les intérêts d'Oshawa seraient sauvegardés. Il a dit:

Vous pouvez dire aux gens que leurs intérêts seront sauvegardés et que les manufacturiers peuvent tenir leurs usines en marche.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je crois lui avoir dit de retourner et de lire le 19e chapitre des Actes des Apôtres.

L'hon. M. BENNETT: Il me fait vraiment plaisir de voir que mon très honorable ami invoque les saintes Ecritures car selon moi il devra les lire longuement pour trouver une justification à sa conduite quand il a mis dans la bouche de Son Excellence une déclaration qui est répudiée au bout de quelques semaines. Il se trouve, je pense, une parole dans la Bible,—ce n'est peut-être pas dans les Actes des Apôtres,—qui dit qu'on juge un arbre à ses fruits.

Un MEMBRE: Quelque chose au sujet de Judas?

L'hon. M. BENNETT: Pas pour le moment, lui dirai-je. Je désire faire remarquer que, depuis la réduction du tarif, il s'est produit neuf faillites dans Oshawa, et un avocat éminent de cette ville me dit que depuis vingt ans qu'il exerce sa profession à cet endroit, il n'a jamais vu autant de marasme. Et ce n'est pas la fin. Nous trouvons dans un grand journal américain le résultat exact dans la localité:

La compagnie Buick obtient une commande du Canada à la suite des réductions du tarif

Le premier résultat immédiat de la réduction des droits sur les automobiles au Canada dans cette industrie est rapporté par la compagnie Buick Motor, une division de la General Motors, sous la forme d'une commande immédiate de 50 automobiles Buick pour être expédiées à la McLaughlin Motor Car Company à Montréal.

H. H. Bassett, président et gérant général de la compagnie Buick, en rendant le renseignement public, déclara que c'est là la première commande d'automobiles finies que reçoit, du Canada, la compagnie Buick.

Le nouveau tarif, dit M. Bassett, a donné lieu à la première occasion que nous ayons d'établir un commerce important pour les automobiles finies des Etats-Unis au Canada.

En d'autres termes, pour la première fois, à la suite de la réduction des droits que le Gouvernement n'avait pas d'abord anticipée, vous voyez l'importation d'automobiles finies dans le pays, et c'est autant de travail de moins pour les employés canadiens. Je ne veux pas dire que c'est la première fois que des automobiles finies sont importées au Canada, mais la première fois que des manufacturiers canadiens importent des automobiles complètes dans le pays, au lieu d'automo-

biles en partie finies. Que signifie cela? Cela veut dire qu'en dépit des promesses, sans avoir d'abord obtenu des renseignements sûrs et complets, sans tenir compte des intérêts des compagnies affiliées, on place au statut un tarif moins élevé que celui qui aurait satisfait l'honorable représentant de Mackenzie (M. Campbell), ou moins élevé que celui qu'aurait suggéré l'honorable représentant de Macleod (M. Coote), ou moins élevé que celui auquel songeait le ministre des Finances. Dans le but de présenter un budget populaire, vous avez manqué à votre promesse et foulé au pied le discours du trône, comme vous le feriez d'un chiffon de papier. C'est là mon point de vue. J'ai aussi soutenu que ces problèmes importants devraient être étudiés et les droits revisés à la lumière des faits, et je prétends encore la même chose ce soir.

L'hon. M. ROBB: Puis-je poser une question?

L'hon. M. BENNETT: Oui.

L'hon. M. ROBB: L'honorable député vient de dire que 50 automobiles Buick ont été importées au Canada. Les droits sur ces automobiles seraient de 27½ p. 100 d'après la réduction. Croit-il ce tarif trop peu élevé?

L'hon. M. BENNETT: Tout ce que je sais, c'est qu'un droit qui donne un avantage injuste à la grande république du Sud, contre le Canada n'est pas un droit suffisant. Sur ce point, je suis prêt à accepter le jugement du pays de l'Atlantique au Pacifique. Tout tarif douanier qui sacrifie les Canadiens au bénéfice des étrangers n'est pas un tarif suffisant, parce qu'il ne protège pas l'industrie canadienne, il fait des Canadiens des porteurs d'eau et des scieurs de bois pour nos voisins du sud.

Un MEMBRE: L'honorable député favoriserait-il un tarif prohibitif?

L'hon. M. BENNETT: Hier, je remarquais une annonce de la General Motors, de New-York. Ces gens ont réduit le prix des moteurs et ils expliquent comment ils sont en mesure de le faire: ils disent que c'est en augmentant la production et en réduisant par le fait même le coût par unité. C'est là toute l'histoire. Ce pays ne pourra jamais subir la concurrence de nos voisins qui produisent sur une énorme échelle jusqu'à ce que nous ayons compris ce fait. Mon honorable ami m'a demandé si je favorisais un tarif prohibitif; je répondrai que je suis en faveur d'un tarif qui permettra au manufacturier canadien de continuer à produire à meilleur marché chaque année à mesure qu'augmentera son rendement. Par exemple, nous avons un atelier de réparations à Calgary et les frais généraux s'élèvent à $6,000 par année, soit $500 par mois. Si on y répare 500 automobiles par mois, il en coûte $1 par automobile; mais si l'on répare 1,000 automobiles par mois, le coût est réduit à 50c. S'il est possible d'augmenter la production en empêchant la concurrence, nous réduirons le coût par unité au profit du consommateur. Il y a des époques où le rendement est plus considérable. Ce parti comprend cela, et nous plaçons une condition, c'est-à-dire que si l'on profite du tarif pour exploiter les gens, le gouvernement d'alors, au moyen d'un impôt d'accise ou autre, pourra protéger le consommateur contre l'exploitation des manufacturiers, non seulement pour ce qui est de cette industrie, mais de toutes les autres.

Pour ce qui concerne ce dernier point, je n'ai pas les connaissances requises pour parler avec autorité, non plus que les honorables membres de la droite; mais je sais quels seront les effets sur les industries connexes, par exemple sur celle qui produit les articles entrant dans la fabrication de cet article. Si l'on relit l'histoire, si l'on se rappelle le discours de l'honorable représentant d'Ontario (M. Kaiser) et si l'on considère quelles industries souffriront, que ce sont des parties constituantes de l'industrie des automobiles, on comprend que le tarif est un édifice complet. Si l'on ébranle l'une des parties, on endommage toutes les fondations du mur et qu'advient-il d'un mur endommagé? Ce n'est pas le tarif relatif aux automobiles qui nous préoccupe; c'est l'effet que son dégrèvement aura sur la vie industrielle du pays et sur les industries intéressées; l'augmentation du chômage, l'arrêt des placements de capitaux dans toutes les entreprises industrielles du Canada. On se demande déjà ce qui se produira ensuite. C'est pourquoi, je suppose, le ministre des Finances a parlé du coton, afin que les intéressés ne bougent ni ne parlent de peur d'être frappés la prochaine fois. Qui sera frappé la prochaine fois? Les fabricants de meubles ou de chaussures? Ou bien l'industrie de la soie artificielle? Je pose ces questions à la Chambre parce que cette destruction de ces industries auxiliaires constituerait un danger qu'aucun Canadien ne peut envisager sans être atterré de ce qui en résulterait.

Mon très honorable ami a parlé de la réduction de l'impôt sur le revenu. Je ne ferai que quelques réflexions sur ce sujet, avant de terminer. J'affirme sans aucune hésitation que la réduction de l'impôt sur le revenu, dont le Gouvernement se glorifie tant, est plus apparente que réelle; ce n'est pas une

réduction du tout. On n'a jamais, à mon sens, jeté tant de poudre aux yeux du peuple. Les exemples cités par le premier ministre cet après-midi avaient trait aux revenus provenant de salaires ou à des revenus considérés comme tels. M. Gladstone a dit un jour qu'il y a deux sortes de revenus: d'abord les revenus obtenus sans travail, puis ceux qui proviennent de l'habileté, de l'esprit d'entreprise, de l'intelligence et du salaire qu'on peut gagner par son adresse et sa perspicacité. Mon très honorable ami se rappellera qu'avant l'adoption des amendements, tous les salaires étaient soumis à l'impôt le plus élevé. Que s'est-il produit? Les salaires et les revenus provenant de placements sont placés sur le même pied et seul celui qui place son argent dans une entreprise industrielle canadienne est atteint par le budget. Le premier ministre se rend-il compte de la signification de ce fait? Prenons un exemple. Avant l'adoption de la loi, celui qui achetait des valeurs américainnes devait acquitter un impôt sur la somme totale de ses revenus, tout comme le salarié. Mais celui qui plaçait de l'argent dans une entreprise industrielle du Canada était libéré de la taxe normale et cela en vertu du vieux principe de taxation qui veut que l'Etat n'impose pas deux taxes sur la même somme. En vertu de la proposition actuelle, si une compagnie peut consacrer $25,000 aux dividendes, l'Etat en prend 9 p. 100, soit $2,250, ce qui laisse $22,250 à distribuer entre les actionnaires. Quand ceux-ci reçoivent cet argent, ce revenu acquitte le même impôt que celui qui provient de placements faits aux Etats-Unis, en Angleterre ou en Allemagne. Ne l'oublions pas. Quel est l'objet de cette discrimination? Ce sont les revenus de l'industrie canadienne, puisque les $2,250 d'impôts que la compagnie prise pour exemple doit acquitter ne représentent pas tous les impôts perçus sur ces revenus, vu que chaque actionnaire doit verser aussi un impôt. En d'autres termes, on perçoit des actionnaires sur ces $25,000 un autre impôt de 9 et peut-être 10 p. 100. Pourquoi le Gouvernement suscite-t-il ces obstacles à l'industrie canadienne? Les honorables députés de la droite pensent-ils qu'aucun homme sera porté à placer de l'argent au Canada dans ces circonstances? Hier, un banquier bien connu dans plusieurs pays me disait: "M. Bennett, votre gouvernement a certainement présenté un beau budget. Il contribuera à faire placer à New-York beaucoup d'argent." Naturellement, et pour trois raisons: d'abord parce que le rendement sur les placements est plus considérable aux Etats-Unis qu'au Canada; ensuite, parce que les valeurs y sont plus libres et plus facilement négociables et enfin à cause de la sécurité et de la stabilité qu'offre la politique douanière des Etats-Unis. D'un autre côté, qu'arrive-t-il au Canada? Si un homme place son argent dans une industrie du pays, il a de si lourds impôts à acquitter qu'il perd le désir de l'y laisser ou d'augmenter son placement. Tout d'abord le Gouvernement perçoit des compagnies un impôt de 9 p. 100. Il est vrai qu'aux Etats-Unis cette taxe est de 13 p. 100; mais on doit se rappeler que les actionnaires y sont libérés de l'impôt ordinaire.

La compagnie ayant déjà été taxée une fois, le gouvernement de là-bas juge qu'il serait grandement injuste de taxer une seconde fois l'actionnaire pour le même argent. Mais nous nous sommes départis de ce sain principe. A la vérité, monsieur l'Orateur, nous avons là un budget en faveur de l'homme ayant de la fortune. Examinez le tableau. L'homme possesseur d'un revenu de $250,000 paie près de $50,000 de moins que sous l'ancienne loi; l'homme possesseur d'un revenu de $500,000 paie $100,000 et celui qui possède un revenu encore plus considérable s'en tire avec $250,000 de moins. Mais que quelqu'un place quelque argent dans une entreprise canadienne rapportant du 7 p. 100, il aura à acquitter un impôt complet sur ces $70 provenant de son placement de $1,000, vu qu'il n'est pas exempt de l'impôt ordinaire. Ce budget est au détriment des revenus provenant des valeurs canadiennes. Je pourrais citer les noms d'hommes et de femmes de ce pays qui avaient en portefeuille des valeurs canadiennes et qui en disposent aujourd'hui et envoient leurs capitaux aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et en France. Présentement tout un flot d'or s'en va du Canada dans Wall Street. On évalue à 75 millions de dollars les montants consacrés à l'achat de titres chiliens, argentins, italiens ou d'autres pays. Monsieur l'Orateur, ce n'est pas là une affaire de petite importance. C'en est une qui sape à sa base même le développement industriel de notre pays, car si le capital est pour payer double impôt, nous le verrons refuser les entreprises canadiennes. Je dis donc que ce budget, au lieu d'amener la prospérité, est de nature à susciter la lutte de classes. Le ministère ira dire à la population: "Voyez ce que nous avons fait pour l'homme sans fortune". Ma foi, je connais de pauvres hommes qui ont économisé l'argent qu'ils ont placé dans l'industrie, et ces hommes auront à souffrir de ce budget. On a fait beaucoup d'économies au Canada depuis cinq ans et des gens ont placé leur argent dans des entreprises financières rapportant du 6 ou 7 p. 100 pour les actions préférentielles. Maintenant leur revenu ne sera plus exempt de la taxe ordinaire

et il est sûr qu'ils disposeront de leurs actions pour placer leurs économies aux Etats-Unis, où ils bénéficieront de la protection de la stabilité douanière et d'autres avantages dont j'ai parlé.

Je voudrais toucher à un autre sujet; il m'est suggéré par les remarques qu'on a faites au sujet de la motion du chef de l'opposition (le très hon. M. Meighen) touchant la commission du tarif et la question de protection. Le chef du Gouvernement a déclaré que le très honorable leader de l'opposition n'avait pas saisi la Chambre de sa motion, quoi qu'il lui ait été possible de le faire en aucun temps avant que le budget fût voté. Je citerai ce passage du discours du chef de l'opposition:

Je regrette beaucoup, monsieur l'Orateur, d'être forcé de proposer cette résolution, inscrite au Feuilleton de la Chambre depuis l'ouverture de la session, sous forme d'amendement au lieu de motion proprement dite. Les jours réservés à l'initiative parlementaire étaient les seuls où il m'était permis, d'après le règlement, de mettre cette motion en délibération mais on n'a jamais atteint cette dernière sauf à une heure si avancée qu'il était impossible de la présenter et de la discuter, et le Gouvernement a jugé à propos de refuser d'accorder une préférence spéciale à cette motion ou de fixer un jour pour la discuter. Si cela devient maintenant un amendement à la motion par laquelle on propose à la Chambre de se former en comité des crédits, et si, pour cette raison, le Gouvernement peut la faire regarder comme une motion de défiance, ce n'est pas moi qui l'ai voulu, c'était la seule alternative qui me restait. Je me prévaux de cette alternative et je vais exposer les raisons pour lesquelles je crois que la motion devrait être adoptée; si ces raisons ne touchent pas la Chambre, il se pourrait qu'elles touchent le peuple canadien.

Le très hon. MACKENZIE KING: S'il en avait eu le désir, le leader n'avait-il pas parfaitement le droit de proposer sa motion en amendement au budget?

L'hon. M. BENNETT: On ne peut présenter qu'un amendement au budget et la motion du chef de l'opposition contenait des sujets qui pouvaient difficilement trouver place dans un amendement de ce genre. A coup sûr le chef du Gouvernement a tout à fait oublié que le ministère avait enlevé toute chance possible au chef de l'opposition de présenter sa motion. Il est des députés en cette Chambre qui savent que ce que je dis est vrai.

Le très hon. MACKENZIE KING: A maintes reprises on a fait l'appel de l'Ordre du jour.

L'hon. M. MANION: A onze heures du soir.

L'hon. M. BENNETT: On a fait l'appel trop tard pour susciter un débat. Je poserai la question suivante au premier ministre: "Le chef de l'opposition a-t-il demandé ou non l'avantage de présenter sa motion, et le lui a-t-on fourni ou non?"

Je vois que j'ai parlé bien longuement, monsieur l'Orateur, seulement le premier ministre a parlé de tant de sujets qu'il fallait toucher au moins à quelques-uns. Mon très honorable ami prétend que l'amendement n'est pas l'expression de la foi du parti conservateur dans les principes qu'il préconise. Le parti conservateur a préconisé et je crois qu'il continuera de préconiser, sous la direction du très honorable chef de l'opposition, le principe de la protection de nos industries, de notre agriculture, de nos mines, à la vérité de tous les domaines de l'activité nationale. Le parti conservateur y croit non comme à un expédient, mais comme à un principe. Il y croit non pour la simple fin de se hisser au pouvoir, et il aime mieux n'être pas au pouvoir et voir le maintien de ce principe que d'obtenir le pouvoir en sacrifiant ce principe.

Le plus grand de nos problèmes nationaux à résoudre est celui de l'exode des nôtres. Intimement lié à ce problème est celui des impôts. Quand l'honorable ministre parle de la remise des impôts, je voudrais lui signaler que le ministre des Finances actuel supprime à peu près le même fardeau de taxes qu'il a imposé. L'impôt sur le revenu aux Etats-Unis sera éliminé en trois ans. En 1853, Gladstone a tracé le régime sous lequel l'impôt sur le revenu devait disparaître en entier vers 1860. Pitt a été le premier à établir cet impôt; il le suspendit un certain temps et puis le rétablit. Gladstone proclama que c'était un instrument dont il fallait user modérément, parce que c'est une sauvegarde sur laquelle on peut compter dans les périodes de grande crise nationale.

Le très honorable ministre qui dirige la Chambre a déclaré cet après-midi que le Parlement n'a pas pris de dispositions suffisantes pour acquitter les dépenses de guerre en cours de guerre, et il a donné lecture de certains chiffres qui semblent indiquer que nous n'avons pas prélevé sur le peuple la somme d'impôts que nous aurions dû. Cependant, qu'il examine les comptes publics, et il verra que l'argent prélevé par les taxes ordinaires durant la guerre se montait à des centaines de millions de dollars. Sir Thomas White, alors ministre des Finances discuta franchement avec la députation ces problèmes en entier. Il déclara qu'il s'efforçait de poser durant la guerre les fondements d'une forme de prospérité qui permettait au peuple de supporter les fardeaux supplémentaires que la guerre lui imposait en impôts annuels, prélevant en

même temps le maximum d'impôts au jour le jour. Il est vrai que des obligations exemptes de taxe furent émises. Il s'en émit aussi en Angleterre et aux Etats-Unis. Le gouvernement canadien agit ainsi parce que notre effort était si étonnant, si grand et si heureux qu'il ne pouvait courir le risque de compromettre notre crédit en émettant des valeurs sans acquéreurs.

Quand Gladstone déposa son budget en 1865, le revenu national de la Grande-Bretagne s'élevait en tout à environ 350 millions ou £70,000,000, et sa population était d'environ 30 millions. Quand on songe que le Canada prélève chaque année une somme aussi vaste que celle-là sur une population de seulement 9 millions, nous devons comprendre que nous sommes un peuple de grand courage et fort entreprenant. Jusque là je suis d'accord avec le premier ministre. Je ne sache pas qu'aucun député de la gauche ait jamais dit un mot, consciemment ou inconsciemment, contre la grandeur du pays. Son progrès est le plus magnifique qu'ait connu un pays au monde. Mais il est indubitable que nous allons irrémédiablement à la dérive. Si nous signalons que la persistance en cette voie détruira notre existence nationale, que l'histoire nous fournit une sûre carte marine pour diriger notre course, nous le faisons parce que nous comprenons que dans l'expérience des hommes de même civilisation nous trouverons la meilleure carte marine et le meilleur phare pour diriger notre course. Nous savons que partout où il est une agglomération humaine, que chaque fois que des nations s'expriment par l'intermédiaire de leurs institutions représentatives, dans l'intention d'accroître leur prospérité et de promouvoir la grandeur du pays, elles recourent à une loi pour protéger le peuple contre les attaques de ceux qui, pour diverses raisons, sont capables de saper la vie de leurs industries. Pourquoi, entre toutes les nations de l'univers, serions-nous le seul peuple à ne pas croire à la protection et à ne pas l'appliquer? Sommes-nous plus sages? Quand j'entends le ministre des Finances ou le premier ministre lui-même proclamer une doctrine en opposition à celle qui régit la conduite des autres nations, je me dis à moi-même: sont-ce des surhommes ou non? Ils me disent que non. Puis, je leur pose cete question: pourquoi, à la lumière de la raison, ne nous laisserions-nous pas guider par l'expérience de centaines de millions d'autres gens? Il se livre contre notre pays une guerre commerciale, jour et nuit, en toute saison et hors de saison, sans pitié. Le grand peuple au sud s'efforce de s'emparer de notre marché, chose qui lui est possible à cause de sa production en grande série, et il le fera à moins que par des mesures nationales de leur nature et protectrices dans leur essence, nous ne nous avisions de sauvegarder notre vie industrielle. Sans cela et d'ici là, nous ne pourrons garder nos gens. Nous aurons beau tracer une politique d'immigration et amener ici des étrangers, nous les verrons s'infiltrer lentement dans la grande république au sud, nous verrons la fleur de notre population des deux sexes nous quitter faute d'emploi au pays. A la lumière de l'histoire, à la lumière de l'expérience et à la lumière des connaissances acquises par la lecture ou l'observation, nous savons qu'il existe un seul moyen d'assurer la grandeur du pays: l'exploitation de nos ressources par les nôtres et une plus grande abondance d'ouvrage à leur fournir.

Du moment que nous nous écartons de cette politique, nous nous engageons dans les remous, nous nous guidons sur des phares incertains: le naufrage est inévitable. L'amendement que nous allons appuyer d'un vote solide de parti veut dire protection pour l'agriculture, les mines et l'industrie. C'est-à-dire que l'amendement est fondé sur la bonne foi et la loyauté. Je verrai avec intérêt, et la nation de même, ceux qui au coin de rues protestent hautement de leur moralité politique supérieure à celle de leurs adversaires, se lever pour approuver de leur vote l'inconscience nationale, la répudiation de nos promesses et le mépris de la parole donnée de la manière la plus solennelle possible par un peuple. On s'en moquera, on s'en rira, tout cela paraîtra une farce. Puis lorsque la vie publique sera un objet de risée et de haine, quand on s'apercevra que la passion du pouvoir a remplacé l'honneur comme ambition des partis rivaux, le peuple canadien se souviendra peut-être de cette séance et de ceux qui ont violé leur parole et couvert ce jeune pays de déshonneur.

M. H. BOURASSA: Monsieur l'Orateur, il est sans doute cruel de retenir la Chambre à cette heure de la nuit et après ce débat prolongé. Je préférerais certainement de beaucoup m'abstenir, mais je dois aux électeurs qui m'ont choisi pour les représenter, et à un certain élément de la population de la province de Québec et d'ailleurs dont je crois bien interpréter les opinions, de faire sur le budget, quelques observations, qui ne s'accorderont pas entièrement avec les opinions exprimées d'un côté ou de l'autre de cette Chambre. Je m'efforcerai de m'en tenir là.

Pas n'est besoin d'insister sur les statistiques du commerce présentées par le ministre des Finances (M. Robb) et si éloquemment commentées cet après-midi par le premier ministre (M. Mackenzie King). En soi, cette statistique est excellente; mais d'autre part l'expérience générale et les développements économiques ont démontré que l'expansion du commerce n'est pas toujours et en toute circonstance un indice de prospérité stable. Un relèvement du commerce, soit dans les importations ou dans les exportations, peut indiquer beaucoup ou peu, ou des choses très dissemblables. Une plus-value d'importations peut correspondre à un fléchissement de la production intérieure ou à un accroissement du pouvoir d'achat. Plus d'exportations peut signifier affaiblissement du pouvoir d'achat, diminution de la consommation domestique ou augmentation de la dette à l'étranger, acquittée en marchandises au lieu d'argent. La balance favorable de commerce a fait l'objet de maintes discussions, de différents points de vue. Je ne me complairai pas en théories sur ce sujet, mais je crois exprimer l'opinion de ceux pour qui le succès d'un parti ou de l'autre est indifférent, en disant que la situation commerciale du Canada est assez satisfaisante. Elle présente l'indice d'une récupération de la crise qu'en commun avec le reste du monde nous avons traversée durant et après la guerre. Elle ne justifie certainement pas les lamentations du parti conservateur avant les élections, durant et depuis la campagne électorale. D'autre part, il ne faut pas oublier que le malaise persiste encore dans le pays et que l'inquiétude continue dans certains domaines économiques. L'émigration de nos gens aux Etats-Unis continue, non pas au même degré que les années passée, mais assez pour occuper l'attention du Gouvernement et de tous ceux qui ont a cœur le bien-être du Canada.

Quant à la cause première de cet état de choses, la limiter à la politique fiscale du pays,—après tout la même pratiquement depuis cinquante ans,—c'est à mon sens, ignorer les faits essentiels. La cause profonde et permanente de ce malaise, de cette inquiétude et de cette émigration aux Etats-Unis se trouve dans nos extravagances de guerre, sur quoi l'on ne saurait trop insister afin que l'expérience acquise à notre génération profite aux générations à venir.

Nous devons remercier le premier ministre d'avoir cet après-midi, touché du doigt ce facteur de la situation. Quelle a été la cause principale de la dépopulation de nos districts ruraux et de la concentration de notre population dans les grands centres industriels, ainsi que du chômage parfois plus et parfois moins considérable, mais permanent depuis la guerre? C'est la guerre elle-même ou plutôt notre participation exagérée dans la guerre. L'enrôlement des soldats transforma presque tous les hommes robustes dans l'agriculture et l'industrie; d'ouvriers travaillant au bien-être des générations futures, l'on en fit des destructeurs: destructeurs de vies, destructeurs de richesses, destructeurs d'équilibre économique. Voilà le fait dont nous devrions convenir, que nous ayons eu tort ou raison, ce que je ne discute point en ce moment. L'établissement de ces industries provisoires de guerre offrant des salaires anormaux aux jeunes gens sans inclination spéciale pour le commerce ou l'industrie contribua aussi à l'exode de la population rurale. Ces industries temporaires ont attiré les jeunes gens et les jeunes filles dans les villes, les ont dégoûtés de la vie rurale, de sorte que quand la fin des hostilités a fermé les portes de ces usines, ils ne sont pas retournés à la terre. Les campagnes canadiennes se sont trouvées appauvries et le nombre des chômeurs dans les villes a pris des proportions anormales.

En ce qui concerne la balance de la richesse, l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) a dit avec raison, dans un discours électoral à Montréal, qu'en somme la guerre n'avait pas rendu le Canada plus pauvre mais qu'elle avait déplacé les richesses. Tout ce qui tend à troubler l'équilibre économique d'un pays ne lui est pas profitable. La même somme d'argent peut se trouver dans un pays, qu'il soit déposé dans les banques, placé dans les industries ou employé de diverses manières, mais si la répartition de cet argent, représenté par la monnaie disponible ou par des valeurs placées dans l'agriculture ou l'industrie, n'est pas proprement équilibrée entre les masses du peuple, l'on a un pays moins riche que si l'on avait moins d'argent mais mieux distribué. Tel a été un autre résultat de la guerre.

De plus, la vie industrielle du Canada a subi un bouleversement. Si je ne me trompe, c'est l'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton) qui a mentionné, l'autre jour, une certaine manufacture qui, avant la guerre, fabriquait des roues de voitures. Durant la guerre, elle a été convertie en fabrique de munitions, et, après les hostilités, en autre chose. Qu'est-ce que cela signifie? Est-ce là placer des capitaux dans une industrie dans le but de l'exploiter normalement? Non; au contraire, c'est une dépense inutile; une perturbation dans l'usine, son outillage, sa main-d'œuvre, suivie de malaise.

En outre, durant la fièvre de la guerre et la période de folie qui a suivi, notre population a pris des habitudes de gaspillage dans

la vie domestique, les entreprises industrielles et commerciales, les travaux et les dépenses des institutions publiques; tout cela se manifeste aujourd'hui par des taxes anormales. Cela n'est pas dû uniquement aux dépenses directes de la guerre mais aussi aux dépenses indirectes qui se sont greffées, si je puis dire, sur la dette de guerre, et ont été augmentées par l'esprit de la guerre. Comme conséquence, la vie est plus chère, les fardeaux publics et particuliers du peuple sont plus lourds et les embarras, le malaise se font sentir, et les nôtres émigrent à l'étranger. L'honorable député de Calgary-Ouest (M. Bennett) a parlé des cinq cent mille Canadiens qui ont pris la route des Etats-Unis, et il a attribué cet exode à la politique fiscale de ce Gouvernement. Il a ajouté que le seul moyen de les ramener au pays est d'appliquer une politique de protection. Est-elle réellement le remède à tous nos maux? Comment peut-elle être appliquée et dans quelle mesure? Examinons pour un instant la protection, d'abord comme moyen d'encouragement à l'activité industrielle, et ensuite comme mode d'imposition.

J'ai été quelque peu amusé et me suis comparé plus ou moins à Rip Van Winkle en écoutant ce long débat sur les mérites respectifs du libre-échange et de la protection. Cette discussion m'a reporté à mes jours d'enfance. Lorsque je suis entré dans la vie politique pour la première fois, ma circonscription actuelle m'a nommé délégué à la grande convention libérale tenue à Ottawa en 1893. La devise du parti libéral était alors de combattre la protection jusqu'à ce qu'il n'en restât plus aucun vestige. C'est avec ce programme que les élections de 1896 ont été gagnées; mais, comme on l'a expliqué plus tard, bien que la masse des libéraux eussent fait la guerre à la protection, les leaders se sont entendus avec ceux qui étaient intéressés à la protection de sorte qu'il n'y a eu guère de changement.

Depuis, la politique fiscale du Canada est restée à peu près la même. En dépit des tapageuses déclamations en faveur de la protection et, d'un autre côté, des dénonciations de cette politique, elle n'a guère varié depuis cinquante ans.

Est-elle bonne ou mauvaise? Je commence à me sentir quelque peu inquiet et, je l'avouerai, assez dégoûté d'entendre toujours citer l'exemple de l'Angleterre, d'un côté, comme preuve que nous devrions adopter le libre-échange et, de l'autre, celui des Etats-Unis prouvant que nous devrions appliquer une protection rigide. Le Canada n'est pas l'Angleterre, pas plus qu'il n'est les Etats-Unis. Même pendant les quelques années où j'ai cru au libre-échange, j'avais l'habitude d'essayer de comprendre ce que je disais, ce qui m'a causé beaucoup d'ennuis dans ma carrière politique. J'ai donc commencé à étudier la question. J'ai lu Cobden, Adam Smith, Frédéric Bastiat, Molinari et autres autorités, et je me suis convaincu que le libre-échange était une théorie remarquable. Cependant, j'avais une autre habitude que j'ai cultivée, celle d'examiner les applications des diverses théories. A ma grande surprise, j'ai trouvé que le libre-échange,—ou plutôt la doctrine des importations en franchise, parce que le libre-échange n'a jamais existé,—a produit en Angleterre, tant au point de vue économique que social, les mêmes résultats que la protection élevée a causé aux Etats-Unis: la concentration de la richesse, la dépopulation des campagnes, l'industrialisation du pays, dans la même proportion, et peut-être plus, dans l'Angleterre libre-échangiste qu'aux Etats-Unis protectionnistes. Pourquoi? Je crois que l'honorable député de Shelburne-Yarmouth (M. Hatfield) nous l'a dit hier; parce que les conditions géographiques, économiques et industrielles des deux pays sont si différentes que deux politiques dissemblables pourraient produire les mêmes résultats.

Le Canada ne peut être et ne sera jamais un pays maritime comme l'Angleterre de sorte que nous n'avons pas lieu d'espérer faire l'échange de nos marchandises sur toutes les mers du globe avec les mêmes résultats qu'un pays libre-échangiste comme le Royaume-Uni a obtenus, grâce à sa situation géographique et à sa recherche de débouchés à l'étranger dans tous les pays neutres et dans toutes les contrées à demi civilisées du monde entier. D'autre part, le Canada ne saurait se bercer de l'espoir de devenir un pays pouvant suffire à tous ses besoins comme les Etats-Unis. Le climat ainsi que la configuration géographique du Dominion sont à notre désavantage. Nous éprouverons toujours de sérieuses difficultés à développer un trafic intérieur bien équilibré au Canada. Il sera toujours très difficile d'établir un équilibre entre les besoins de l'industrie agricole dans les provinces du centre et le développement industriel dans l'est du pays. Au lieu de tenter de nous hypnotiser avec les résultats de la politique qui a prévalu en Angleterre, dans des circonstances qui ne sauraient se reproduire ici, ou avec les résultats qu'ont obtenus les Etats-Unis, dans des circonstances bien différentes de celles qui existent au Canada, pour quelle raison ne ferions-nous pas au moins un inventaire des conditions véritables existant au pays pour penser ensuite et agir comme des Canadiens,

au lieu de nous appliquer à copier servilement les méthodes en honneur soit en Angleterre, soit aux Etats-Unis?

Et ce qui me surprend toujours d'une façon toute particulière, c'est de constater que le parti conservateur qui se targue de sa loyauté envers toutes les institutions et les précédents britanniques, l'exemple et les traditions de la Grande-Bretagne, soit devenu si complètement imbu de l'esprit Yankee dès qu'il s'agit des problèmes relevant du commerce et de l'économie politique. Je ne suis pas prêt à soutenir, comme l'a fait l'honorable député de Nelson (M. Bird) dernièrement, que la protection contribue nécessairement à déchaîner la guerre et à engendrer la haine entre les différentes nations. Sur ce point encore, l'histoire établit que l'Angleterre libre-échangiste a cherché, provoqué et soutenu plus de guerres du fait de sa politique de libre-échange que les Etats-Unis d'Amérique. D'autre part, les Américains ont été plus souvent en guerre, avant de devenir protectionnistes, que depuis le jour où ils ont adopté un régime de protection à outrance. Ces raisonnements toutefois ne prouvent absolument rien, ni d'un côté, ni de l'autre.

Envisageons la protection au point de vue de l'œuvre qu'elle a accomplie au Canada au cours du dernier demi-siècle ainsi que la façon dont le régime a été appliqué par le parti protectionniste. Ce système a-t-il produit tous les résultats que l'on serait en droit d'en attendre, nous dit-on, s'il était mis en vigueur maintenant? Les droits devraient-ils être encore plus élevés que sous le régime conservateur? Nous n'avons rien entendu sur ce sujet, sauf la fameuse déclaration "brique pour brique". Cependant, quels ont été les résultats du régime protecteur inauguré par le gouvernement conservateur, par le parti qui a inventé la protection et en a fait son évangile et son programme politique? Ce système, a incontestablement créé et développé quelques grandes industries. D'autre part, il a aussi contribué à la ruine d'un grand nombre de petites industries locales. Comme le disait un jour l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie), l'esprit pratique me fait peut-être défaut. Pour moi toutefois, qui ne suis intéressé dans aucune industrie, je considère que le développement et le maintien de petites industries régionales et domestiques dans toutes les provinces du Canada contribuerait bien plus à assurer la richesse et une prospérité durable à notre population que la concentration de grandes industries dans quelques villes de l'Ontario et de la province de Québec. Et dans cet ordre d'idées, je n'exprime pas seulement la manière de voir d'un naïf Canadien français de Québec, mais c'est là l'un des principaux arguments qu'a fait valoir l'année dernière, dans la Nouvelle-Ecosse, l'un des chefs du parti conservateur, qui fut à un moment donné le collègue de mon honorable ami d'York-Ouest (sir Henry Drayton), je pense, et certainement celui de l'honorable député de Calgary (M. Bennett) et du présent chef de l'opposition (l'hon. M. Meighen). M. McCurdy a avancé ce raisonnement, faisant observer que le maintien de la soi-disant politique nationale, tant sous le régime libéral que conservateur, avait ruiné toutes les industries de la Nouvelle-Ecosse. Il est inutile que je répète ses paroles, car je les ai déjà citées durant le débat sur l'adresse en réponse au discours du trône.

Dans l'Ontario et même dans la province de Québec, la protection a produit les mêmes résultats, à un degré moindre mais encore suffisant pour dépeupler les campagnes au profit des grandes villes. Cet état de choses est encore plus accentué dans l'Ontario que dans la province de Québec parce que les industries sont réparties plus également là-bas entre divers centres de moyenne grandeur tandis que dans la province de Québec, jusqu'à ces dernières années, les grandes industries se trouvaient pour ainsi dire centralisées à Montréal, à Québec et dans quelques autres villes. Cependant, depuis que les industries de la province de Québec ont pris un nouvel essor, on a le même résultat sous les yeux.

Il y a quatre ou cinq ans, j'ai eu l'occasion de traverser la magnifique région qui s'étend au sud et au nord du lac Saint-Pierre; ces splendides districts ruraux ont toujours été considérés comme parmi les plus productifs de la province de Québec, et même ne sont pas surpassés dans la province d'Ontario. Or, la population de ces comtés a diminué de beaucoup au cours des dix ou vingt dernières années. Un certain nombre de cultivateurs ont pris le chemin des centres industriels de Trois-Rivières, de Shawinigan-Falls et de Grand'Mère. Nombre d'autres,—après avoir vu leurs fils déserter la terre pour aller se faire journaliers à la ville, tandis que leurs filles s'en allaient travailler dans les fabriques ou s'adonnaient à d'autres occupations,—ont abandonné leurs fermes parce qu'ils ne pouvaient plus compter sur les bras des membres de la famille pour les cultiver. Cela a été l'une des principales causes de l'émigration de notre population rurale vers les Etats-Unis. Ainsi l'industrialisme exagéré des provinces d'Ontario et de Québec a commencé à déraciner notre population rurale bien avant la guerre. La guerre n'a donné

qu'une nouvelle impulsion au procédé. Il a aussi commencé à produire cet effet: en créant une richesse mal équilibrée, en appauvrissant graduellement les villages et les régions agricoles et en enrichissant les centres industriels on a créé dans nos villes, comme cela se voit dans tous les pays ayant beaucoup d'industries, cette double malédiction des temps modernes, la ploutocratie et le paupérisme. En dépit de toutes les statistiques—dépôts considérables dans les banques, rapports de bourse, et cetera, cela ne veut pas dire la richesse, encore moins la prospérité et le bonheur.

Mais il y a quelque chose de plus. La plupart des industries créées au pays sous le régime de protection se sont organisées sans surveillance de l'Etat, sans aucun contrôle légal quant au montant de capital engagé et sans qu'on connaisse la surcapitalisation opérée après coup. Quel est le résultat? Aujourd'hui les acheteurs du pays payent pour les articles nécessaires qu'ils consomment, les marchandises qu'ils emploient, non seulement un juste prix sur le véritable montant de capitaux engagés, mais il paye aussi aux escrocs de la finance, l'intérêt sur le capital dilué, le capital fictif et tout le papier sans valeur qu'on nomme toujours "capital". Je ne suis pas en faveur de cela. Si vous considérez ces deux choses ensemble, il y en a assez pour expliquer le fait que l'industrialisme n'a pas été avantageux à tout le Dominion et il n'y a pas lieu d'être surpris de voir certaines provinces témoigner des sentiments de méfiance, presque de haine, contre d'autres provinces sur lesquelles elles font retomber la responsabilité de la situation dans laquelle elles se trouvent.

Mais au point de vue national il s'est produit quelque chose d'un caractère plus troublant, surtout depuis la guerre. J'ai appuyé la protection, une protection raisonnable, pendant plusieurs années, parce que j'y voyais l'un des obstacles à la pénétration des influences américaines dans notre pays. Mais depuis la guerre et beaucoup à cause de nos folies de la guerre, notre système fiscal et économique tend à faire du Canada un champ pour les placements américains. Certains s'en réjouissent, mais pas moi. Je crois qu'il existe plus de danger pour l'indépendance nationale du Canada dans l'achat de nos forces hydrauliques et de nos autres sources de richesse des forêts ou des mines par du capital américain, qu'on n'en trouve dans le fait que certaines de nos industries souffrent de la concurrence provoquée par les marchandises américaines entrant au Canada. Il est très beau de dire que les industriels et capitalistes américains viennent ici parce qu'ils trouvent la situation avantageuse, qu'ils ne voudraient pas appuyer l'union politique ou économique avec les Etats-Unis. Tant que la situation sociale et économique du Canada a été telle qu'il était avantageux pour le capitaliste américain de maintenir cet état de choses, tout allait bien. Mais maintenant que nous avons des taxes plus élevées au Canada qu'aux Etats-Unis—parce que nous avons été plus imprudents que les Américains pendant la guerre, parce que nous avons dépensé plus qu'eux, parce que nous avons ruiné plus de gens, parce que nous avons déraciné plus de notre jeune population pour l'envoyer à la guerre que les Américains ne l'ont fait,—la situation sociale économique de notre pays devient telle qu'il est plus avantageux au pur point de vue économique, de faire des placements et de vivre aux Etats-Unis qu'au Canada. Quand le capitaliste américain constatera que ses placements au Canada, le progrès de son commerce au Canada,—commerce exclus des Etats-Unis par le tarif américain,—lui est moins profitable que ses placements du sud, qu'il court autant de risques, si ce n'est davantage et qu'il récolte moins de profits qu'il ne le ferait aux Etats-Unis, il ne sera pas long à trouver moyen,—peut-être avec l'aide d'une partie des journaux et de beaucoup de nos ultra-patriotes,—de commencer un mouvement qui peut, au début, revêtir la forme d'indépendance, mais aura pour but réel l'union, économique d'abord, puis plus tard l'union politique avec les Etats-Unis.

Nous avons plus à craindre de la pénétration du capital américain. Le capital américain n'entre pas au Canada comme le capital anglais le faisait jadis, simplement comme placement. Ces grandes industries qui sont établies et qui progressent grâce au capital américain sont aussi dirigées par des citoyens américains avec tout leur génie, leur esprit d'entreprise, leur courage et leur énergie. C'est splendide au point de vue purement matériel et économique et personne ne pourra mieux que moi rendre hommage au génie et à l'énergie du peuple américain et de leurs grands nababs de l'industrie. Mais ils apportent aussi avec eux, naturellement, sans effort et sans propagande et ils répandent autour d'eux cet esprit de l'américanisme. J'ai déjà observé, dans des endroits de la province de Québec où des industries ont été fondées par des Américains et sont dirigées par des Américains, qu'il existe un nouvel esprit social chez les gens travaillant pour eux et vivant près d'eux. Avec la pénétration du capital vient la pénétration des habitudes de travail, des habitudes sociales. En plus de cela, il y a la pénétration de la soi-disant littérature américaine que l'honorable député de Toronto-Centre-Ouest

(M. Hocken) a mentionnée l'autre jour, sous la forme de revues, journaux du dimanche, etc. Nous avons même vu se manifester cette tendance caractéristique du Yankee qui existe de ce côté-là de la Chambre, lorsqu'il a suggéré comme remède la "protection" du tarif douanier. Il prétend que cela n'empêcherait pas les bonnes publications américaines d'entrer, car les gens paieraient volontiers le supplément, mais que les mauvaises se trouveraient exclues. Je crois que ce serait le contraire. Les gens qui recherchent les mauvaises publications américaines paieront volontiers 10 ou 15 cents de plus pour se les procurer et les lire, tandis que les personnes posées hésiteront peut-être à payer 35 ou 50 cents pour une revue américaine sérieuse. Là encore je prétends que le remède ne consiste pas simplement à imposer un droit de douane. L'honorable député de Calgary-Ouest (M. Bennett) a dit qu'il ne fallait pas compter l'honneur en dollars. Je dis à mon tour qu'on ne doit pas combattre l'influence étrangère au moyen de droits de douane. Si l'on veut contrecarrer l'influence des publications américaines dans notre pays, il faut développer dans toutes les sphères l'esprit national canadien. Ce n'est pas en rendant les gens plus Britanniques mais bien en les rendant plus Canadiens que vous les empêcherez de s'américaniser. L'honorable député de Toronto-Centre-Ouest (M. Hocken) a eu l'amabilité de dire que la province de Québec est mieux préservée de cette pénétration. C'est très vrai; mais pourquoi? Elle est d'abord à cuase de sa langue, mais les gens de chez nous apprennent et lisent à la perfection la langue anglaise. La langue seule ne serait pas une barrière suffisante. Malheureusement il y a trop de cette littérature américaine qui entre dans notre province et pénètre dans nos foyers. Toutefois elle a moins d'effet, non seulement à cause de la langue, mais aussi en raison de l'esprit religieux et de la traditino sociale résultat de siècles d'attachement au sol canadien. C'est parce que nous sommes plus complètement et plus exclusivement Canadiens. Je suis surpris de voir que des gens si enclins à dénoncer la pénétration des idées américaines ne comprennent pas que la grande force morale à employer pour contrecarrer cette pénétration, consiste à engager le plus grand nombre possible de Canadiens français à s'établir et à demeurer dans les provinces de langue anglaise du Canada, non comme étrangers, mais comme Canadiens, pour aider à graver dans ces provinces le type de vie sociale qui fait que la province de Québec a été et reste encore le seul véritable obstacle à l'américanisme au Canada.

On a souvent dit que la province de Québec est protectionniste et qu'elle aurait voté dans ce sens, n'eût été la conscription ou d'autres questions relatives à la guerre. Je suis surpris qu'on ait créé et maintenu cette légende. Je crois qu'un grand nombre de ceux qui la propagent sont sincères. C'est sans doute dû à ce que certains journaux de la province de Québec, ayant une grande circulation et appartenant à des hommes très influents, croient être tout le Canada ou tout l'Empire, et peut-être même, l'univers. Etant protectionnistes, ils pensent et affirment que toute la province doit l'être. A ce sujet, je prendrai le témoignage d'un grand ami de notre province qui la connaît bien, qui y a demeuré pendant un certain nombre d'années et qui est reconnu comme protectionniste et conservateur. Je veux parler de mon excellent ami, l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan). Il y a eu un an, l'automne dernier, il y eut une élection dans la circonscription de Saint-Antoine, dans la cité de Montréal, certainement l'une des circonscriptions les plus conservatrices et les plus protectionnistes de toute la province. L'élection à l'exemple de ce débat, se fit uniquement sur ce que nos collègues appellent le principe de la protection et le candidat protectionniste fut vaincu. C'est alors que l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges écrivit une très intéressante lettre que j'ai considérée comme la plus complète expression d'opinion sur l'ensemble de la situation politique, surtout dans la province de Québec. Cette lettre, publiée dans la *Gazette* de Montréal du 10 décembre 1924, était ainsi conçue:

La plus grande impression que m'a faite la dernière lutte électorale dans Saint-Antoine, c'est de voir le nombre d'aciens partisans de la protection qui se sont montrés peu disposés à voter pour M. Birks. Ils reconnaissaient la valeur morale du candidat, de même que sa situation dans le monde commercial et industriel; mais le genre de protection que M. Meighen semblait préconiser ne les satisfaisait pas.

Les conversations plus ou moins accidentelles que j'ai pu avoir avec des électeurs au club ou dans la rue m'ont absolument convaincu que les électeurs commencent maintenant à distinguer entre la politique protionniste générale et ce qui est particulier au tarif douanier actuel, entre les droits élevés qui ont avantagé à tort certaines industries et les droits peu élevés qui tendent à faire disparaître d'autres industries. Lorsqu'on les a invités à voter en faveur d'une politique de protection, ils ont instinctivement demandé: Protection pour quelle industrie et pour qui?

Au cours de ces conversations il nous est arrivé souvent de mentionner plusieurs industries qui, par des fusions effectuées en vertu de la loi ou des conventions commerciales légales, ont fini par devenir des enfants prodiges, des monopoles et qui, en profitant de tous les avantages du tarif existant ont pu se montrer dures envers les consommateurs.

Il est évident que le coût élevé de la vie, l'imposition des taxes sur le revenu et la condition précaire actuelle du travail ont conduit des milliers d'électeurs à faire une distinction entre cette sorte de protection qui permettrait aux industries canadiennes de lutter contre

la concurrence étrangère en fournissant de l'emploi aux travailleurs locaux et cette autre sorte de protection grâce à laquelle un monopole continuerait à opprimer les consommateurs canadiens.

Je crois pouvoir considérer ceci comme l'expression entière et candide de l'opinion raisonnée des conservateurs protectionnistes de la province de Québec en général. Maintenant, pour en venir à la masse de la population rurale, la considérer protectionniste par tradition ou par habitude, c'est ignorer toute l'histoire de cette province. La province de Québec n'a jamais répondu à aucun appel en faveur d'une haute protection; elle a au contraire voté à l'encontre de tout appel de ce genre.

M. HANNESSON: L'honorable député est-il en faveur de la protection dans son principe.

M. BOURASSA: Je ne vois aucun principe dans la protection.

M. HANNESSON: Puisque l'honorable député n'est pas en faveur de la protection, est-il en faveur du libre-échange?

M. BOURASSA: Non.

M. HANNESSON: Alors, quel est le principe qu'il préconise en ce qui regarde le tarif?

M. BOURASSA: Si l'honorable député veut attendre, j'essaierai d'exprimer aussi brièvement que possible ce que je crois être les vues de la grande masse du peuple de la province de Québec sur cette question; de l'homme qui s'inspire de la raison, et de la masse, mue par la tradition et par l'instinct. Nous ne faisons pas une religion, ni du libre-échange ni de la protection,—quant à moi du moins, comme je l'ai dit à mon honorable ami, pendant un an ou deux j'ai fait dn libre-échange presque un article de foi.

M. HANNESSON: Le libre-échange tel qu'on le pratique en Angleterre?

M. BOURASSA: Du temps que j'étais encore naïf, j'ai cru au libre-échange tel qu'on le pratique en Angleterre, mais lorsque j'ai commencé à connaître quelque chose, je n'ai plus ajouté foi à rien. Je pense que la meilleure politique pour ce pays est une politique adaptée à nos besoins et à nos conditions, et, pour cette raison, je ne préconise aucun principe en matière de tarif et aucune stabilité pour ce qui est des droits.

M. HANNESSON: Aucun principe?

M. BOURASSA: Aucun; c'est une pure question d'affaires qui doit être gouvernée par les circonstances de temps et de localité, et par des considérations géographiques et climatériques. Ce que nous voulons dans Québec,—moi du moins et lorsque j'exprime ainsi mes vues personnelles, je crois me faire l'écho d'une partie considérable du peuple de cette province,—ce que nous voulons, dis-je, c'est une mesure raisonnable de protection. Nous sommes pour les industries nationales, et par ce terme nous entendons les industries qui utilisent nos produits indigènes, minéraux ou animaux.

M. HANNESSON: Puis-je poser une question?

M. BOURASSA: Si mon honorable ami veut bien me laisser développer mon argument, il verra mieux s'il est vraiment nécessaire qu'il me pose une question. Je suis absolument d'accord avec mes collègues d'en face en défendant une politique non d'embargo, mais d'encouragement, qui induise les capitalistes ou les industriels qui ont placé des fonds dans l'exploitation de nos forêts ou de nos mines à développer leur industrie, et, dans la mesure où les conditions le leur permettent, à manufacturer leurs produits dans ce pays. Je crois que nous devons transformer toute notre pâte de bois canadienne en papier canadien, autant que faire se peut, plutôt que de laisser notre bois aller aux Etats-Unis enrichir le manufacturier américain. Je crois que nous devons convertir nous-mêmes les minéraux canadiens, le nickel, l'amiante et les autres, en produits finis, plutôt que de les laisser aller aux Etats-Unis grossir le capital américain. Je préfère que ces produits soient manufacturés en Canada et assurent ainsi de l'emploi au travail canadien. Je crois encore à la protection de l'industrie du sucre de betterave et sur ce point je suis entièrement d'accord avec l'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong) mais je ne crois certainement pas à une politique douanière qui a réussi à créer un monopole du sucre entre les mains de quelques individus à Montréal et dans d'autres endroits du Canada et qui a permis à ces mêmes individus, au moyen des droits sur le sucre, non seulement de tirer un revenu du capital qu'ils ont placé en Canada, mais encore de maintenir les plantations sucrières qu'ils ont achetées à Cuba ou dans les Indes occidentales. Bref, si, par l'encouragement à l'industrie locale nous entendons comme dans le cas présent, la protection de la culture de la betterave à sucre, je suis en faveur de cette politique qui aidera nos producteurs. Mais cette politique doit ressembler à celle qui est aujourd'hui en vigueur en Allemagne, en Belgique et en France. Encourageons les producteurs de betterave en ce pays plutôt que

les producteurs de canne de Cuba et des Indes occidentales; leaders et partisans ne rendront jamais possible la culture de la canne à sucre en Canada. De même, je suis opposé à la protection du coton dans la mesure et sous la forme où elle a été accordée à ce produit en Canada durant les derniers quarante ans, obligeant la masse du peuple à payer 25 à 50 p. 100 de plus pour leurs cotonnades qu'elle n'aurait payé pour les cotons produits soit en Angleterre, soit aux Etats-Unis.

Je ne veux pas de cette protection parce que le Canada ne produira jamais de coton brut, et à cause aussi de la surcapitalisation de cette industrie, dans la province de Québec du moins. Elle a majoré ses fonds à l'extrême, en sorte que le prix de chaque verge de coton comprend la rémunération non seulement du capital réellement versé, mais encore du capital fictif surajouté. Je n'ai jamais voulu et je ne voudrai jamais de cette protection. D'autre part, j'approuve un droit de douane sur les laines parce que, d'après moi, bien appliqué, il devrait encourager à la fois la fabrication des tissus de laine et l'élevage du mouton et la production de la laine par les cultivateurs. Le compte rendu des délibérations d'un groupe de citoyens de Toronto engagés dans l'industrie lainière, lors d'une réunion tenue l'automne dernier, m'a intéressé grandement. Les opinions des fabricants et celles des cultivateurs m'ont également frappé. M. Dryden, de la ferme Maple Shade, à Brooklin (Ont.), directeur de la Coopérative canadienne des producteurs de laines, s'est exprimée ainsi à cette réunion:

L'élevage des moutons de toutes races, mérinos compris, peut se faire avec succès en Canada. L'élevage du mouton en Canada est une entreprise sûre au point de vue économique, parce que les troupeaux ne sont pas exposés aux sécheresses qui se produisent en d'autres pays, ni aux maladies avec lesquelles les éleveurs anglais doivent compter. Cependant, l'on compte 24 millions de moutons dans cet espace limité en Angleterre et 5,500,000 seulement en Canada, qui ne produit que quelque 15 millions de livres de laine. Il n'y a aucune raison climatérique ou matérielle pourquoi le Canada ne produirait pas 50 millions des 70 millions de livres de laine qui s'emploient chaque année en Canada. Le mouton convient mieux que n'importe quel autre animal de ferme à la culture mixte, et, d'après moi, l'élevage du mouton fait directement partie de la culture prospère. Chaque ferme canadienne devrait avoir son troupeau de moutons.

Je partage entièrement cette opinion. En tant que l'industrie lainière est concernée, la protection devrait s'appliquer de manière à obliger les fabricants à acheter leur matière première des producteurs environnants. Ils devraient utiliser la laine canadienne au lieu d'être libres d'importer la laine étrangère et d'exiger ensuite des consommateurs canadiens des prix déraisonnables afin de gonfler leur capital.

Le même raisonnement s'applique à la chaussure. Cette industrie est en grande partie originaire de la province de Québec. Je ne veux pas me faire le critique des fabricants de chaussures, mais je communiquerai à l'Assemblée l'opinion de l'un des hommes les mieux avertis dans cette industrie, administrateur de l'une des fabriques de chaussures les plus prospères de la province de Québec. Il me disait avant la fin de la guerre: l'industrie de la chaussure traversera la pire crise de son existence après la guerre. Pourquoi? lui demandai-je; et il me répondit: Parce que la plupart des fabricants, alléchés par les bénéfices de guerre, changent leur outillage. Ils louent de l'American Shoe Machinery Company,—ne pouvant les acheter,—des machines spécialement adaptées à la fabrication des chaussures de soldats. Ils doivent acquitter des droits sur ces machines, ils engagent un grand nombre d'ouvriers nouveaux qui doivent être formés à l'usage de cette machine spéciale, laquelle ne leur sera plus d'aucune utilité après la guerre. La guerre finie, disait-il, les fabricants se trouveront avec des ateliers trop outillés tout en étant encore obligés de payer des droits à la compagnie américaine et avec un personnel inapte à la fabrication ordinaire. Et c'est précisément ce qui est arrivé.

Lainages et chaussures, je crois pouvoir le dire sans crainte, ne souffrent pas d'un droit en moyenne trop bas, mais uniquement de l'application de la préférence britannique et de l'absence d'estimateurs experts à la Douane. Sur ce point encore, j'ai des renseignements de première main. Sous la préférence britannique appliquée depuis vingt-cinq ans par les gouvernements conservateurs et libéraux, non seulement les marchandises britanniques font une rude concurrence à ces deux industries canadiennes, mais les marchandises de fabrication française, belge et allemande, grâce à des devises dépréciées, inondent le marché canadien. Ces marchandises, aux neuf-dixièmes fabriquées dans ces pays étrangers, passent ensuite en Angleterre ou elles reçoivent un léger façonnement pour être marquées "produits britanniques", puis exportées en Canada au détriment de la main-d'œuvre canadienne et aussi de la main-d'œuvre anglaise. En d'autres termes, notre politique de préférence britannique protège non seulement le capital anglais et la main-d'œuvre anglaise à notre détriment, mais aussi le capital et la main-

d'œuvre françaises, belges et allemandes. Le seul exploiteur dans l'empire britannique est le commerçant anglais qui, depuis l'accroissement des difficultés sociales et économiques en Angleterre, trouve plus rémunérateur de faire fabriquer sa marchandise en pays étranger, pour l'expédier ensuite en Canada sous le couvert de la prétendue préférence britannique.

M. FORKE: L'honorable représentant sait-il que nombre de Canadiens ne peuvent pas acheter de chaussures parce qu'elles coûtent trop cher?

M. BOURASSA: Je reconnais que l'observation de l'honorable député est juste. Je crois que durant la guerre les fabricants de chaussures ont préparé, par les prix exorbitants qu'ils ont demandés pour leur produits, ce qui leur est arrivé dans la suite. Par contre, l'honorable représentant ira-t-il jusqu'à dire que nous devrions entraver les industries établies au Canada,—bien entendu, lorsque leur capitalisation est honnête et leur direction convenable,—au bénéfice de marchandises de production étrangère, fabriquées dans des conditions qui ne peuvent durer, conditions anormales qui en font tomber le prix?

M. FORKE: Monsieur l'Orateur, je ne veux pas interrompre le discours de mon honorable ami; seulement, je voudrais savoir comment il s'y prendrait pour maintenir les prix au Canada, à un niveau pas trop élevé, sans faire jouer la concurrence extérieure?

M. BOURASSA: Certes je veux de la concurrence; mais de la concurrence loyale. Par exemple, je voudrais voir la plus grande concurrence possible en ce qui regarde toutes les industries qui achètent leurs matières premières sur les marchés étrangers puis les font ouvrer au Canada. Mais lorsqu'il est question d'une industrie qui aide non seulement au capitaliste, non seulement à l'ouvrier, mais au cultivateur aussi, je maintiens que c'est une industrie nationale au bénéfice de laquelle il incombe à toutes les classes de la population de faire quelque sacrifice,—non pas un sacrifice trop grand,—tout comme, selon moi, nous devrions faire quelque sacrifice pour permettre au cultivateur de l'Ouest d'écouler son grain plus promptement et à meilleur compte sur les marchés du globe. De même, le cultivateur de l'Ouest devrait consentir à payer 25c. ou 50c. plus cher une paire de chaussures en vue de maintenir une industrie nationale qui utilise des matières produites au Canada; du reste, il ajoutera ainsi à la prospérité de ses confrères, les agriculteurs des provinces de l'Est.

La décision du Gouvernement à propos de l'application de la préférence britannique est excellente; et quand on exige que son application soit réservée aux marchandises exclusivement acheminées par voie des ports canadiens, je ne saurais trouver à redire contre ce que j'ai préconisé dans cette Chambre, voilà quelque vingt-quatre ans. Seulement, je trouve que nous devrions faire plus; nous serions bien avisés, ce me semble, de suivre l'exemple de l'Australie et voir à ce que les prétendues marchandises de fabrication anglaise soient réellement de fabrication anglaise dans la proportion de 80 à 85 p. 100 et qu'il ne soit pas importé de marchandises étrangères sous le couvert de cette étiquette. Cela dit sur la protection en tant que régime économique, que faut-il en penser comme méthode fiscale? Je dois avouer que sur cette question mon attitude est peut-être plus tranchée que voilà vingt-cinq ans. Comme méthode pour prélever des revenus, je la trouve absolument indéfendable. J'aime moins la politique d'un prétendu "tarif de revenu" qu'une politique franche et ouverte de protection. Si le tarif est protecteur, il ne rapporte pas de revenus. S'il rapporte des revenus, il ne constitue pas une protection, car pour encaisser ces revenus il faut importer des marchandises, par conséquent éliminer l'élément de protection. Puis, je m'oppose à la protection comme méthode fiscale parce que cet impôt est dirigé essentiellement contre la famille et aussi parce que c'est la taxe dont le contribuable se rend le moins compte. Il y a au pays des centaines de milliers d'excellents citoyens qui voteraient contre un gouvernement leur imposant une taxe de $25 par année, mais qui, sans murmurer, parce qu'ils sont dans l'ignorance, payent $200 indirectement, soit au gouvernement en droits de douane ajoutés au prix de ce qu'ils achètent, soit au manufacturier protégé qui exige des prix exorbitants. Je crois que John Morley a raison: que le percepteur du fisc est un excellent maître d'école; seulement, pour que le contribuable profite de la leçon, il doit se rendre compte des deniers qu'il verse à l'Etat et de leur objet. J'abonde donc dans le sens de certains honorables collègues de l'autre côté qui réclament plus d'impôts directs et moins d'impôts indirects.

Quant à l'impôt direct, le présent budget constitue une amélioration à plus d'un point de vue. Je ne parlerai pas des obligations de la Victoire exemptées de l'impôt. Ce fut là une grande erreur, et une injustice envers le peuple canadien. Peut-être existait-il quelque excuse au moment où ces valeurs furent émises; mais je pense qu'au lieu de réduire

les taxes imposées sur la nation pour solder notre dette de guerre, nous devrions les augmenter. Il est injuste de charger nos enfants de tout le fardeau accumulé par nos folies durant quatre années de guerre. Que ceux qui sont responsables de la guerre, du recrutement des hommes, de la conscription, des dépenses de guerre bien au-dessus des ressources normales de ce pays, bien au-dessus des obligations morales et politiques de ce pays, afin de maintenir cette ostentation militaire si éloquemment dénoncée par sir Andrew Macphail, que ces gens, dis-je,—nous tous, puisque tous nous sommes responsables,—que notre génération paye cette folie; et en même temps ayons le courage et le désintéressement de dire à ceux qui viendront après nous: ne commettez pas la même folie que nous. Je le répète, il n'est pas juste de diminuer les impôts de guerre tant que la génération de l'époque de la guerre vivra. J'approuve entièrement l'honorable représentant de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) lorsqu'il dit que la stricte justice sociale demandait une levée sur le capital, immédiatement après la guerre, afin d'atteindre les profits immoraux, anormaux et abominables encaissés pendant la guerre au prix du sang et grâce au patriotisme aveuglé de ce pays par des profiteurs qui criaient "Pour le Roi et le pays" pendant qu'ils s'enrichissaient aux dépens de notre peuple. Je me rappelle une grande parole de sir Thomas White qui disait en une certaine occasion, à Montréal, que c'était un crime pour tout Canadien de s'enrichir pendant la guerre. Alors, pourquoi aucun gouvernement n'a-t-il eu le courage d'infliger la punition logique en prélevant une somme suffisante sur ces profits immoraux afin d'enlever les fardeaux de la guerre des épaules de ceux qui n'en furent pas responsables?

Quant aux autres impôts, on aurait pu maintenir le droit sur les reçus; mais on l'évitait dans une large mesure et, comme on l'a dit avec beaucoup de raison, c'était plutôt un impôt encombrant qu'une source de revenu. Je maintiendrais le droit du timbre sur les chèques et même je l'augmenterais. Je recevais l'autre jour d'un homme d'affaires un mémoire indiquant le fonctionnement de cet impôt. Il avait une liste de chèques qu'il avait payés ou reçus, je ne sais plus au juste, durant une période de deux ou trois mois. Avec l'accumulation de plusieurs petits chèques, il avait payé une assez forte somme d'argent en impôt; mais sur un seul chèque, au montant de $15,000 ou $20,000, il n'avait payé qu'un dollar. La limite à $1 sur les chèques n'est pas assez élevée et devrait être augmentée. La réduction du port des lettres ne me paraît pas opportune; ce n'était pas un fardeau bien pesant et l'on aurait pu attendre encore quelques années avant de le réduire. Je sais qu'un homme ne se rend pas très populaire en parlant ainsi, mais nous devons avoir le courage d'enseigner à notre peuple qu'il nous faut payer nos dettes un peu plus vite que nous ne l'avons fait. Nous devons conséquemment maintenir les impôts et les sources de revenu qui ne pèsent pas trop lourdement sur le citoyen en général.

Relativement à l'impôt sur les ventes, il y a certainement encore des corrections à faire. J'envoyais au ministre de la Douane et de l'Accise (M. Boivin) l'autre jour, un état indiquant l'absurdité de l'application de cet impôt dans certains cas. Un petit commerçant de bois qui possède un petit atelier classé comme fabrique est tenu de se procurer un permis. L'an dernier, il vendit aux cultivateurs des environs des marchandises au montant de $2,200, ce qui lui permit de vivre, lui et sa famille. Il emploie son fils et un ouvrier, cependant il lui a fallu payer $110 en impôt sur cette somme de $2,200 de recettes brutes dans laquelle se trouve inclus le prix des matériaux. Cela est absurde. On devrait abolir l'impôt sur les ventes des petites industries de cette nature qui sont locales et font partie de la vie économique sociale du village ou de la paroisse.

Il n'en est plus de même lorsqu'il s'agit de l'impôt sur les bénéfices. Je vois dans les journaux qu'une délégation de Montréal est venue ici demander au Gouvernement d'abolir l'impôt sur les profits des services prétendus d'utilité publique. Elle a présenté un plaidoyer très éloquent contre la différence existant entre le traitement accordé à la commission hydroélectrique d'Ontario et celui que l'on accorde à ces services prétendus d'utilité publique de Québec. Comprenous-nous bien. Les services d'utilité publique aujourd'hui dans Québec forment ou formeront dans un avenir prochain un monopole unique composé de diverses corporations affiliées entre elles sous la direction de deux ou trois hommes, dont l'un est sir Herbert Holt. Examinons la position de ce prétendu service d'utilité publique et le service qu'il donne au public. Je ne tire pas mes faits d'un journal socialiste, mais de la *Gazette* de Montréal du 19 février 1924, dans laquelle on reproduit un article publié dans le *Financial Post*. On voit jusqu'à quel point le génie de sir Herbert Holt a développé cette industrie. Je ne citerai pas l'article au long, mais certains passages sont des plus intéressants. On explique que sir Herbert Holt commença par prendre l'ancienne compagnie du gaz de Montréal et la compagnie Royal Electric, et il les développa avec tant d'habileté qu'aujourd'hui les actionnaires de la

Montreal Light, Heat and Power Consolidated, qui possédaient $100 dans ces compagnies, —l'équivalent de $100 d'après la cote courante de la Bourse, détiennent, sans avoir déboursé un seul sou, l'équivalent de 7 actions et demie dans la nouvelle corporation. Mais, ils prétendent que la compagnie s'est toujours montrée des plus bienveillantes pour le public et qu'aujourd'hui les dividendes sont limités à 7 pour 100. Mais 7 pour 100 sur un capital qui a été multiplié par 7½ correspond à un dividende de 52½ pour 100; donc aujourd'hui, les contribuables de la ville de Montréal et de l'île de Montréal paient, et avant longtemps ceux de la moitié de la province de Québec paieront aux actionnaires de ces compagnies un dividende de 52½ pour 100, que l'on multipliera peut-être par 4 avant longtemps. Ce résultat a été rendu possible grâce à la politique de protection à outrance du gouvernement Taschereau qui a mérité les nombreux éloges des membres de la gauche et que la *Gazette* de Montréal a, très à propos, appelé "le plus tory des gouvernements tories." La "protection" accordée au service d'utilité publique de Québec signifie que les compagnies, sous la direction de sir Herbert Holt, se sont emparées de toutes les sources d'énergie hydraulique aux environs de l'île de Montréal; elles ont réussi à empêcher jusqu'à présent des compagnies rivales d'exploiter le Long-Sault, pour le plus grand bien du peuple, bien entendu. Ils viennent maintenant demander, au nom du peuple, d'être libérés de l'impôt sur les profits commerciaux. J'espère que le Gouvernement, connaissant ce dont il s'agit, ne se rendra pas à cette requête.

Quant à l'impôt sur le revenu, j'approuve presque sans réserve les modifications qu'on y a apportées. L'augmentation de l'exemption s'imposait. Le Gouvernement a mis fin à la distinction absurde et injuste qui existait depuis la création de l'impôt entre les personnes mariées sous le régime des lois des provinces de langue anglaise et celles qui étaient mariées sous le régime des lois de la province de Québec. Il a fallu neuf ans pour obtenir cette réforme. Je félicite le Gouvernement de l'avoir accomplie. Au sujet de l'exemption relative aux enfants, je répète ce que je disais au début de la session, c'est que cette exemption devrait être accordée jusqu'à l'âge de vingt et un ans. Nous prétendons vouloir encourager l'enseignement supérieur et vouloir inciter tous les pères de familles à donner à leurs enfants une éducation aussi complète que possible. Je ne sais pas ce qu'on fait dans les provinces de langue anglaise. Mais dans la province arriérée de Québec, au système d'éducation désuet, nous voulons que nos enfants apprennent notre langue maternelle et tout ce que cela comporte; nous désirons aussi qu'ils apprennent la langue de nos compatriotes d'origine anglaise. Nous désirons pousser l'éducation de nos enfants aussi loin que possible. Le Gouvernement aurait donc dû porter l'exemption jusqu'à l'âge de vingt et un ans, afin d'inciter les pères de familles à poursuivre l'éducation de leurs enfants. Cela viendra certainement; il a fallu trois ans pour obtenir la première exemption qui a été augmentée peu à peu.

La modification qui consiste à mettre le chef de maison, célibataire mais ayant des charges de famille, sur le même pied que les gens mariés, est aussi excellente. Dans notre province se rencontrent beaucoup de jeunes hommes et, je ne dirai pas de jeunes filles ni de vieilles filles, mais de filles moins jeunes, qui remplissent le devoir social, lourd mais sacré, de l'éducation de jeunes enfants orphelins, leurs frères ou leurs sœurs. Il est convenable et juste de les traiter comme des pères ou des mères de famille: c'est un devoir social.

L'honorable représentant de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) a protesté à juste titre contre la distinction établie en vertu de la présente méthode entre le contribuable propriétaire de sa maison et le chef de famille; je partage absolument son avis. Le propriétaire d'une maison n'est pas obligé de tenir compte de la valeur annuelle de son loyer dans le calcul de ses revenus, tandis que le chef de famille doit acquitter l'impôt sans déduire de son revenu la somme de son loyer. L'honorable député a établi la comparaison en prenant le cas d'un cultivateur; mais on peut le faire d'une autre façon. Je connais à Montréal des gens qui demeurent dans des maisons valant $100,000 ou $200,000 qui représentent une valeur annuelle de, mettons, 5 p. 100. Ils ne versent pas un sou d'impôt pour la jouissance de leur propriété et, à mon sens, ce n'est pas juste. Le propriétaire comme le locataire devrait déduire des revenus annuels une somme de $600, qui représente la moyenne des loyers, et les propriétaires de maisons dispendieuses devraient acquitter un impôt sur la valeur annuelle de la maison qu'ils habitent.

Quant à l'impôt sur les dividendes, j'aurais mauvaise grâce à le critiquer, puisque je l'ai réclamé depuis plusieurs années. On l'appelle un double impôt. Je ne le crois pas. Mais supposons que cela soit. Il existe plusieurs choses sur lesquelles nous acquittons de multiples impôts. Prenons, par exemple, les immeubles qui produisent des revenus; on acquitte la taxe municipale, la taxe scolaire et

l'impôt sur le revenu. Pourquoi accorderait-on plus de faveurs aux actionnaires qu'aux propriétaires d'immeubles? On a dit qu'on doit encourager le placement de capitaux dans l'industrie. Fort bien. Mais je me préoccupe beaucoup plus des gens qui placent leur avoir dans les maisons et les berceaux que de ceux qui le placent dans des usines. Si, après avoir acquitté ses impôts, une compagnie a encore des profits à distribuer parmi ses actionnaires; si ces derniers retirent de la compagnie des revenus égaux à un salaire gagné par une année de labeur, pourquoi l'homme ou la femme qui jouit d'un revenu de $5,000 ou $6,000 provenant de ses actions paierait-il moins d'impôts que l'homme qui gagne $5,000 ou $6,000 par son travail? On impose le salaire des employés des compagnies qui distribuent des dividendes; pourquoi n'imposerait-on pas les dividendes des actionnaires? Dans plusieurs cas, j'en suis sûr, les gérants ou le conseil d'administration de ces compagnies refusent d'accorder des relèvements de salaires à cause de la somme d'impôts à acquitter. Par conséquent, le revenu de l'employé étant limité par suite des impôts perçus de la compagnie, pourquoi les profits éventuels de l'actionnaire ne seraient-ils pas réduits pour le même motif? Selon moi, c'est essentiellement juste et équitable.

On prétend encore que cet impôt est au détriment des compagnies canadiennes. Ce n'est pas ainsi que j'interprète la loi. Tout Canadien qui fait ses placements à l'étranger est obligé, de par cette loi actuelle, de déclarer quel revenu ces placements étrangers lui rapportent et de payer selon la même assiette que si son argent était placé sur des valeurs immobilières ou mobilières au Canada. Naturellement, je reconnais bien qu'il y a plus de chances pour lui de se soustraire à l'impôt si ses placements consistent en valeurs étrangères, mais il en est ainsi dans tous les pays du monde. Quelqu'un très au courant du fonctionnement de l'impôt sur le revenu en Angleterre me disait l'autre jour que le montant consacré à des placements étrangers par les Anglais était énorme. Il en est de même en France, en Allemagne, en Belgique et partout ailleurs. On ne saurait empêcher cela. Mais je n'ai jamais pu comprendre qu'on veuille faire de l'actionnaire un contribuable privilégié de ce pays ou l'empêcher de contribuer aux frais de l'administration de la chose publique en ne prélevant pas d'impôt sur son revenu personnel outre l'impôt qu'on prélève sur les bénéfices de la compagnie. Je pense que le Gouvernement a fait preuve de sagesse en parant à cela. Il va sans dire qu'il faut prendre le soin voulu pour assurer la perception de l'impôt sur le revenu provenant de placements à l'étranger et sur les coupons d'obligations. Je l'ignore personnellement, seulement on m'a appris, chez des gens de Montréal très au courant de ce qui se fait dans la finance, que des sommes considérables placées en obligations à coupons sont soustraites à l'impôt. Je ne partage pas l'opinion de celui qui cet après-midi s'est opposé à l'impôt du timbre. Si on apposait un timbre sur les coupons dont les banques font la perception en permettant aux détenteurs de ces obligations de soustraire ce revenu de leur bordereau d'impôt au Canada, il est probable que ce serait plus avantageux pour le ministre des Finances que ce ne l'est présentement.

Quant à l'aggravation ou à l'allègement de l'impôt sur le revenu je suis plutôt porté à partager l'opinion de mon honorable ami de Calgary-Ouest qui dit qu'on n'a pas allégé l'impôt. C'est mieux que cela qu'on a fait. On l'a mieux réparti, et c'est ce qui était nécessaire. Pour les motifs que j'ai exposés, pour des motifs d'ordre moral et de justice sociale, et pour des motifs de saine finance, ce n'est pas le temps d'alléger les impôts. Mais c'est l'heure, et ce l'est toujours, de modifier d'année en année l'assiette de l'impôt, pour pouvoir garder un sain équilibre entre la campagne et la ville, entre la vie rurale et la vie urbaine, entre les diverses parties du Canada. C'est ce que j'appelle un budget qui s'inspire des besoins du pays, un budget convenable et équitable au point de vue social. Je ne prétends qu'il satisfasse toutes les exigences, mais c'est sûrement un pas dans la bonne voie. C'est à coup sûr un budget tendant à assurer une meilleure répartition des impôts que celle que nous avons eue en ce pays depuis la guerre. C'est pourquoi, en tenant compte des suggestions que j'ai formulées et que j'ai l'espoir de voir agréer par le ministre des Finances, cette année, l'année prochaine et les années à venir, sur l'opportunité de modifier annuellement l'incidence de l'impôt, je me propose de donner mon appui à ces propositions budgétaires et d'adhérer à la politique du Gouvernement, plutôt que de me lier à la politique étroite du parti conservateur ne visant qu'à la protection, à une protection imprécise, déséquilibrée comme au seul et unique moyen de guérir les maux dont souffre ce pays. Dans le passé je n'ai pas eu confiance à ce remède. J'y crois encore moins dans les conditions actuelles, et moins encore quand cette grande politique qui se réclame du principe de protection tombe sous les quatre roues d'une automobile.

M. ROBERT GARDINER (Acadia): Avant d'en venir au sujet dont la Chambre est saisie, j'aimerais, monsieur l'Orateur, à dire ce que j'éprouve de peine à ne pas voir parmi nous le chef de l'opposition (le très hon. M. Meighen). Je n'ai aucun doute que tous nous n'eussions été enchantés de le voir à son siège et de l'entendre nous parler. Vu les circonstances qui le forcent à s'éloigner de la Chambre, je suis sûr que nous espérons tous qu'il sera bientôt en état de nous revenir.

Avant de toucher aux propositions budgétaires, je tiens à relever certaines remarques exprimées au cours de ce débat par mes honorables collègues. En parlant de la situation au Canada, l'honorable député de Toronto-Centre-Ouest (M. Hocken) a, il y a quelques jours, soumis une idée à la Chambre dans ce sens-ci: que l'industrie n'avait pas été florissante au Canada au cours des quelques dernières années. S'inspirant des rapports des compagnies de chemins de fer, il a cité des chiffres et des faits pour démontrer qu'on avait transporté plus de produits agricoles que de produits industriels, et à cause de cela il a soutenu que l'industrie canadienne traversait des temps bien difficiles. Si on me le permet, je citerai ce passage de son discours qui se lit comme suit:

> Je prétends donc que tout le trafic ne provenant pas des produits de la ferme a été beaucoup moindre en 1925 que l'année précédente et qu'ainsi nous avons eu plus à souffrir de marasme des affaires au cours de l'année dernière.

En examinant les rapports de ces compagnies, j'ai constaté que tout ce qu'il affirmait était exact, sauf ses conclusions.

Avec la permission de l'Assemblée, je consignerai aux Débats certains chiffres relatifs au transport et cela simplement pour indiquer l'accroissement ou la diminution du volume des diverses denrées transportées par nos compagnies de chemins de fer.

Canadien-National—Transport des marchandises
1924-1925

	Tonnes
Produits agricole, 1924..	11,769,288
Produits agricoles, 1925..	11,624,809
Diminution, 1925..	144,479
Produits animaux, 1924..	1,583,761
Produits animaux, 1925..	1,571,114
Diminution, 1925..	12,647
Produits miniers, 1924..	17,426,522
Produits miniers, 1925..	18,097,528
Diminution, 1925..	671,006
Produits forestiers, 1924..	9,154,706
Produits forestiers, 1925..	9,515,143
Accroissement, 1925..	360,437
Produits ouvrés et divers, 1924..	12,564,337
Produits ouvrés et divers, 1925..	14,190,663
Accroissement, 1925..	1,626,326
Grand total, 1924..	52,498,614
Grand total, 1925..	54,999,257
Accroissement, 1925..	2,500,643

	Tonnes
Diminution du transport des produits agricoles et animaux, 1925..	157,126
Accroissement du transport des produits miniers, forestiers, ouvrés et divers, 1925..	2,657,769

Pacifique-Canadien—Rapport pour l'année se terminant le 31 décembre 1925

Marchandises transportées

Farine—diminution, 1925.. .. ..barils	906,370
Grain—augmentation, 1925.. .. ..boisseaux	31,657,227
Accroissement en tonnes..	949,716
Bétail—accroissement, 1925.. .. .. ..têtes	30,787
Bois de construction—accroissement, 1925 pieds	56,642,000
Articles ouvrés—accroissement, 1925..tonnes	502,464
Tous les autres articles—accroissement, 1925.. .. ..tonnes	831,765

Prenant le rapport du réseau national touchant le transport des marchandises pour les années 1924 et 1925, et considérant que le mouvement des produits agricoles est supposé avoir été plus abondant en 1925 qu'en 1924, je constate que l'assertion de l'honorable député est inexacte. Je ne donnerai pas le total des quantités transportées mais simplement les accroissements et les diminutions tirés du rapport. La diminution de la quantité des produits agricoles transportés en 1925, par comparaison avec 1924, est de 144,479 tonnes. La diminution des produits animaux transportés en 1925, par comparaison avec 1924, est de 12,647 tonnes. Pour les produits miniers, la quantité transportée en 1925, par comparaison avec 1924, a augmenté de 671,006 tonnes. Les produits forestiers accusent une augmentation de 360,437 tonnes en 1925 sur 1924. Les produits ouvrés et divers accusent en 1925 une augmentation de 1,626,326 tonnes sur 1924. Le grand total des augmentations en 1925 se monte à 2,500,643 tonnes. Dans le cas des produits agricoles, la diminution du transport en 1925 s'est élevée à 157,126 tonnes. L'accroissement de la quantité de produits forestiers, miniers, ouvrés et divers transportés en 1925 s'élève à 2,657,769 tonnes. Ces chiffres démolissent tout à fait l'assertion de l'honorable député. Ils établissent de façon concluante que le National-Canadien a transporté plus de produits ouvrés que de produits agricoles en 1925. Vu ces faits, il est malheureux que l'honorable député ait commis pareille méprise.

Prenons le rapport annuel du Pacifique-Canadien pour l'année se terminant le 31 décembre 1925. Nous relevons l'état du transport des marchandises à la page 35 et j'en tire les chiffres suivants: le transport de la farine en 1925 a diminué de 906,370 barils. Le volume du grain transporté a augmenté de 31,657,227 boisseaux ou 949,716 tonnes. Le transport du bétail accuse une augmentation de 30,787 têtes. Le transport du bois de construction, durant la même année, c'est-à-

dire 1925, accuse un accroissement de 56,642 pieds. Un accroissement de 502,664 tonnes a marqué le transport des produits ouvrés. Le transport de tous les autres articles a augmenté de 831,765 tonnes.

Permettez-moi d'expliquer aux honorables députés qui ne sont pas au courant de la situation dans l'Ouest canadien les événements qui y sont survenus depuis deux ou trois ans. La récolte de 1923 a été peut-être l'une des meilleures que nous ayons eues dans l'Ouest. Quand une bonne récolte est assurée dans l'Ouest canadien, il se produit une activité générale du commerce parce que la population a besoin de plusieurs articles de nécessité pour écouler sa récolte. En 1923, nous avons eu un excédent de grains et de leurs dérivés à reporter à l'année suivante et cette quantité a été incluse dans le transport de 1924. En 1924, nous avons eu une très petite récolte dans l'Ouest. En conséquence, il s'est produit une diminution non seulement du grain mais encore des produits ouvrés transportés. En 1925, nous n'avons pas eu de cet excédent de grain que les chemins de fer transportent au printemps. Cela explique pourquoi la situation a été ce qu'indiquent les statistiques. Je répète que l'honorable député a dénaturé les faits en affirmant que le nombre de tonnes des produits ouvrés transportés n'a pas augmenté.

Dans son discours, l'honorable député de Neepawa (M. Murphy) a parlé du mouvement progressiste dans l'Ouest canadien. Il a dit que ce mouvement décline. Il a fait de plus, touchant certain périodique des cultivateurs, le *Grain Growers' Guide*, une autre assertion contestée par un autre député. Voici la déclaration de l'honorable député de Neepawa:

> A venir jusqu'à ce jour, le prix de l'abonnement était de $2 par année, dont la moitié servait à payer les frais de publication, et l'autre dollar représentait la contribution des sociétaires de l'association régionale d'agriculteurs.

Ainsi de suite. Eh bien je suis abonné au *Grain Growers Guide* depuis sa première année et je ne me suis jamais aperçu que mes contributions à l'organisation locale des Fermiers fussent payées par le *Grain Growers Guide*. Je sais, de science personnelle, que cette assertion est absolument erronée et elle ne fait pas honneur à l'intelligence de l'honorable député.

Quelques mots maintenant à propos du budget. D'abord je crois que la population en général en sera satisfaite. Je faisais partie du dernier Parlement et, d'après moi, c'est le meilleur budget qui ait été présenté depuis que je suis député. Je me sens bien plus disposé à l'appuyer qu'aucun autre soumis au Parlement depuis 1921. Tout comme l'honorable député de Labelle (M. Bourassa), je regrette beaucoup que le Gouvernement ait jugé à propos de diminuer les taxes spéciales de guerre. Je crois que ces taxes devraient être maintenues aussi longtemps quelles seront nécessaires pour acquitter nos obligations de guerre, car, je n'ai pas moi non plus grand attrait pour la guerre. Aussi longtemps que le peuple devra payer pour la guerre, moins il se sentira porté à s'y engager de nouveau, autant qu'il pourra s'en dispenser.

Le ministre des Finances a dit que la dette nationale s'élève actuellement à $2,417,437,685. C'est une somme respectable. Jusqu'à présent, nous n'avons jamais pris de mesure pour diminuer la dette nationale, sauf d'utiliser les surplus à la fin de l'année, en déduction. Je crois que le temps est venu de faire davantage et d'inscrire à cette fin une somme dans le budget. Les estimations devraient comprendre un crédit affecté à cette fin, et, quant à moi, je ne conviendrai pas que les choses sont satisfaisantes de ce côté-là avant qu'il soit pourvu à ce service. Il ne suffit pas de compter pour cela sur le surplus de chaque année.

Le ministre des Finances n'a pas dans son budget prévu le revenu pour l'année prochaine. C'est une omission qui me surprend. Je veux bien reconnaître que la prévision du revenu n'est pas chose facile et que tout ministre des Finances qui s'y livre fait plus ou moins fonction de prophète. Tout de même le contribuable aime bien à savoir ce que le ministre des Finances compte recevoir l'année suivante.

A propos de la taxe du revenu, je crois que, sauf imprévu extraordinaire, elle doit rester à ce chiffre pour quelques années. Je ne voudrais pas qu'on la diminuât davantage, excepté peut-être sur les petits revenus. Pour les gros revenus, l'on devrait en rester là, car quoique l'on dise, après tout, c'est à ceux qui ont de revenus à payer; et pour moi, la taxe du revenu est l'un de nos impôts les plus justes. L'on est revenu souvent sur la balance favorable de commerce de 402 millions. Le premier ministre disait cet après-midi que la balance favorable du commerce canadien dépassait celle des Etats-Unis, la nôtre atteignant 402 millions et celle des Etats-Unis, 352 millions. Il y a lieu de se rappeler que le Canada est une nation débitrice ayant des intérêts à payer chaque année, et conséquemment obligée d'exporter, seul moyen de s'acquitter à l'étranger. Et il nous faut exporter beaucoup pour payer en même temps nos importations. Nation créancière, les Etats-Unis n'ont pas à exporter pour s'acquitter de ce qu'ils peuvent devoir à

l'étranger. Au fait, le remboursement des Etats-Unis par l'étranger en fera bientôt un pays à balance défavorable de commerce.

Le premier ministre semblait croire que cette balance du commerce provenait en grande partie de la politique du Gouvernement. Cela se peut jusqu'à un certain point, mais n'oublions pas que les ouvriers de la prospérité canadienne et les artisans de cette balance favorable du commerce, ce sont ceux qui travaillent et qui produisent. Sans l'activité de notre population, principalement de notre population agricole, jamais cette balance favorable de commerce n'eût été possible; et souvenons-nous que nous ne réussirons à faire honneur à nos obligations qu'en produisant et en travaillant. Je voudrais soumettre une idée au ministre des Finances et au Gouvernement, à propos de nos dettes extérieures.

Nous ne pouvons dire actuellement combien le Canada doit à l'étranger. Le bureau des statistiques pourrait peut-être se procurer ce renseignement, et nous serions alors en mesure de savoir quelles ont été nos balances du commerce. Il est possible que nous n'exportions pas suffisamment à l'heure actuelle, même compte fait du surplus que nous avons réalisé l'an dernier pour acquitter nos obligations à l'égard des autres pays. Dans ce cas-là, nous pourrions savoir quel excédent nous avons payé pour faire honneur à nos dettes. Il me semble que l'on devrait plus s'occuper du bureau des statistiques. On ne lui a pas fourni l'avantage, je crois, d'obtenir toutes les informations qu'il aurait pu se procurer et qui aideraient beaucoup à déterminer notre politique à l'avenir.

Le ministre des Finances a présenté en terminant une observation que nous approuvons tous. Il a fait un appel à l'unité, et j'abonde dans son sens, mais il n'y a pas d'unité possible tant que des injustices se commettront au Canada. La seule manière est de montrer de l'équité pour toutes les parties du pays. Alors, nous jouirons de cette unité que désirent si vivement toutes les classes de la nation.

Depuis l'ouverture de la session, nos amis les conservateurs se sont montrés très inquiets du sort des cultivateurs et se sont exprimés librement à leur sujet. Ils affirment que les agriculteurs ne sont pas bien traités dans les circonstances actuelles, et ils ont raison. Mais, pour qu'il leur soit fait justice, ils proposent de frapper les produits agricoles d'un droit protecteur plus élevé. C'est le seul remède qu'ils suggèrent, autant que je sache.

Voici dans quelle situation se trouverait le cultivateur avec une politique de protection. Je ferai observer d'abord que près de la moitié de la population dépend entièrement ou indirectement de l'agriculture. Quelles ont été les conséquences de la protection pour l'agriculteur dans le passé? Il suffit pour cela d'examiner soigneusement les statistiques. En 1923, je me suis donné beaucoup de peine pour faire des recherches à cet égard, et j'ai constaté que le cultivateur a été volé relativement à l'échange. Je veux dire qu'en échangeant les produits de son travail avec ceux des fabriques il a été volé, parce qu'il n'a pas été traité avec justice, surtout si l'on songe qu'en 1923, il était obligé de travailler deux heures et demie pour obtenir un produit qu'il troquait contre un produit de la main-d'œuvre des usines qui ne demandait qu'une heure de travail. Dans ces circonstances, nulle région agricole ne peut prospérer. Je ne crois pas que ce soit aussi mal aujourd'hui parce que, depuis deux ans, les prix des denrées agricoles ont notablement haussé. Il règne aussi beaucoup plus de prospérité dans les campagnes. Cependant, en dépit de cette hausse des prix, les travailleurs du sol ne reçoivent pas le traitement équitable auquel ils ont droit lorsqu'ils échangent leurs produits avec les articles dont ils ont besoin. C'est facile à comprendre quand on examine la situation. Comme on l'a répété en maintes occasions, les cultivateurs achètent sur un marché protégé et vendent sur un marché libre aux prix de l'univers, parce que nous exportons des surplus considérables de produits de l'agriculture. Sous le régime de notre politique fiscale, les manufacturiers sont en état de contrôler dans une grande mesure les prix de leurs marchandises, et c'est pour cette raison même que les cultivateurs ne peuvent rivaliser avec eux dans l'échange de leurs produits.

Nos amis conservateurs se sont efforcés de gagner les bonnes grâces des cultivateurs. Peu m'importe de quel droit puissent être grevés les produits agricoles. Tant que les cultivateurs vendront individuellement et se feront une concurrence réciproque, non seulement à l'intérieur mais à l'extérieur, ce n'est que dans ces circonstances que la protection ne les favorisera pas. Par conséquent, à moins qu'ils ne comprennent que leur seul espoir est de vendre en coopération, ils ne peuvent s'attendre à prospérer dans un pays où il y a un tarif protecteur. Prenons l'exemple de l'Australie. J'ai cherché à savoir quelle est la situation exacte dans cette contrée, et je pense que mes collègues apprendront avec intérêt quelle a été la marche des événements dans ce pays. Il y a quelque temps, au lendemain d'élections générales, les Australiens se sont trouvés en présence d'un état de

choses à peu près semblable au nôtre à l'heure actuelle. Aucun parti n'avait une majorité à la Chambre et nul ministère ne pouvait fonctionner sans coopération. Il y avait dans ce parlement, trois groupes, dont un, celui des cultivateurs. Celui-ci a fait alliance avec les protectionnistes avancés, deux des représentants agrairiens ayant été nommés ministres. Mais finalement ils ont dû accepter la politique de protection du groupe le plus nombreux qui avait formé le ministère. Ce gouvernement releva les droits de douanes et, à la longue, le cultivateur australien a réclamé de la protection pour lui-même et il l'a obtenue. Et la conséquence, en Australie, c'est qu'il existe une dualité de prix en ce qui regarde les produits de la ferme. On tient compte tout d'abord des exigences de la consommation domestique et ce qui reste, cela va de soi, est destiné à l'exportation.

Pour ne citer qu'un exemple, prenons l'industrie de la canne à sucre. Les autorités australiennes peuvent dire exactement quelle sera la production sucrière et l'on m'informe, qu'au cours de l'année dernière, le marché domestique a absorbé environ 60 p. 100 du sucre de canne produit dans ce dominion tandis que le reste, soit 40 p 100, a été exporté. Or qu'est-il arrivé? Les planteurs ont reçu $12 par tonne pour cette partie de leur récolte de sucre destinée à la consommation domestique tandis qu'ils n'ont reçu que $3 par tonne pour 40 p. 100 de leur récolte exportée à l'étranger. Je ferai observer en passant qu'il existe en Australie un tribunal d'arbitrage pour les différends ouvriers. Or, le jour où les prix des produits de la ferme montèrent à cause du régime en vigueur et parce que les agriculteurs contrôlaient les prix sur le marché domestique, les ouvriers réclamèrent des salaires plus élevés. Ils s'adressèrent au tribunal d'arbitrage, plaidèrent leur cause et la gagnèrent. Et qu'advint-il un peu plus tard? Les prix des produits agricoles montèrent encore plus haut. Voilà comment il se fait que la population australienne tourne dans un cercle vicieux. Or, la même situation se répétera au Canada, si la politique préconisée par les conservateurs est mise en vigueur et si la classe agricole obtient jamais la haute main en ce qui regarde la vente des produits de la ferme.

A maintes reprises, nos bons amis, les conservateurs, ont appelé l'attention de la Chambre sur le fait que les cultivateurs des Etats-Unis jouissent d'un tarif de haute protection tandis que le chef de l'opposition (le très hon. M. Meighen) a déclaré plus d'une fois que, le jour où il sera appelé à la direction des affaires, il construira un mur tarifaire, brique pour brique, en regard de celui des Etats-Unis. On incline à croire, et c'est tout naturel, que le tarif protecteur en vigueur aux Etats-Unis a joué au bénéfice de la classe agricole lorsque de fait il n'en est rien, étant donné que les cultivateurs se font concurrence les uns aux autres dès qu'il s'agit d'écouler leurs produits. Or, quelle est donc la situation aux Etats-Unis à l'heure actuelle? Les cultivateurs accusent ouvertement le gouvernement de les avoir dupés sur la question du tarif douanier; ils demandent au Congrès de mettre de côté une somme de 375 millions pour couvrir la valeur du surplus des produits de la ferme destinés à l'exportation; ils veulent que ce surplus soit éliminé du marché afin d'être en mesure d'augmenter les prix des denrées nécessaires à la consommation domestique. Telle est la situation dans laquelle se trouvent les cultivateurs des Etats-Unis, et si mes renseignements sont exacts, le Congrès songe sérieusement à appliquer le remède qui lui est suggéré. Il me semble que les cultivateurs du Canada commettraient un acte de démence s'ils allaient accepter le programme fiscal élaboré par le parti conservateur. J'admets que si nous écoulions tous nos produits par un canal unique, ce serait une excellente chose de maintenir un tarif protecteur au Canada, car nous serions alors en mesure d'en tirer des bénéfices. Cependant, la chose est impossible tant que nous n'aurons pas une organisation coopérative en pleine activité pour l'écoulement des produits de la ferme.

La réduction des droits sur les automobiles a suscité de nombreuses critiques. Pour moi, je n'ai qu'un reproche à faire au Gouvernement; c'est que les droits n'ont pas été suffisamment diminués. Je voudrais les voir réduire un peu plus, car, à mon avis, et si j'en juge par les bénéfices des fabriques d'automobiles, les manufacturiers jouiraient encore d'une protection suffisante quand bien même les droits seraient sensiblement réduits.

Il est assez amusant d'entendre nos honorables amis de la gauche discuter la situation de l'industrie de l'automobile. Un fait qui se dégage clairement de toutes ces discussions, c'est que les honorables membres ne connaissent absolument rien de tout ce qui concerne cette industrie, car il n'y a pas un seul honorable membre ici qui soit au fait des détails de l'industrie de l'automobile.

La plupart des arguments que l'on a fait valoir sont fondés sur des suppositions et aussi longtemps que des débats de cette nature se perpétueront ici, nous serons dans

l'impossibilité de connaître quels sont les faits réels en ce qui regarde l'industrie de l'automobile au Canada.

Il y a quelque temps, nous avons vu arriver ici une nombreuse délégation d'Oshawa et des villes environnantes pour interviewer le Gouvernement et empêcher que les droits sur les automobiles ne fussent abaissés. Or, après avoir étudié la question avec soin, j'en suis venu à la conclusion qu'il existe une entente entre les patrons et les ouvriers de l'est du Canada. Du moment qu'ils sont en mesure de faire imposer des droits élevés sur les articles qu'ils fabriquent, ils sont assurés de pouvoir exploiter une bonne partie de la population canadienne. Et ils sont désireux de continuer cette exploitation aussi longtemps qu'ils le pourront. Cette délégation suivant moi est venue ici simplement dans le but d'obtenir du Gouvernement le privilège d'exploiter encore pendant un certain temps la grande masse des consommateurs du Canada. C'est en tout cas comme je me figure la chose. Dans les circonstances, je suis heureux de voir que le Gouvernement a réduit les droits sur les automobiles et, je le répète, j'aurais été prêt à appuyer une plus forte réduction encore si le Gouvernement avait eu le courage de la proposer. On m'a assuré,—je ne sais si la chose est exacte,—que les hauts fonctionnaires de la General Motors Corporation of Canada, ne se servent même pas des voitures que l'on fabrique à Oshawa; ils les importent des Etats-Unis, parce qu'elles leur reviennent encore à meilleur marché, même après avoir acquitté les droits. Comme je le dis, j'ignore si c'est exact ou non, mais la rumeur est si forte qu'elle doit contenir un élément de vérité.

Au cours d'un débat précédent j'ai appelé l'attention de la Chambre sur cette circonstance. Nous avons d'abondantes richesses naturelles, nous avons un mécanisme de production qui n'a pas son supérieur au monde et, en outre, nous avons des hommes virils qui sont prêts à produire ce dont nous avons besoin pour notre subsistance. Malgré cela, nous voyons qu'une grande partie de notre population est aujourd'hui presque dans le besoin. Comment se fait-il que dans un pays si richement doté de richesses naturelles et de moyens de production, ayant une population virile, 25 pour 100 de nos gens au moins sont presque toujours à la veille de se trouver dans le besoin? Voilà notre véritable problème. Je ne crois pas que la question fiscale soit la plus importante que nous ayons à étudier. Peu importe que vous alliez dans un pays hautement protégé ou un pays jouissant du libre-échange, vous y trouvez autant de misère. Il me semble que nous avons perdu un temps considérable à étudier la question fiscale au lieu de nous appliquer à la solution du problème essentiel. Nous devrions voir à ce que les acheteurs aient un pouvoir d'achat suffisant afin de pouvoir acheter ce que nous produisons En d'autres termes, c'est une question de demande effective. Quand nous aurons un pouvoir d'achat suffisant nous aurons aussi une demande effective et, avec cette demande effective, toutes nos industries donneront leur plein rendement. Et tant que nous n'aurons pas de demande effective grâce à une augmentation du pouvoir d'achat, nous pourrons parler du libre-échange et de la protection jusqu'à l'épuisement sans rien accomplir qui en vaille la peine.

L'honorable député de Calgary-Ouest (M. Bennett) a parlé ce soir du capital. Il s'est plaint qu'à cause du budget les gens vendaient leurs actions et obligations canadiennes pour acheter des valeurs américaines dans Wall Street. Je regrette l'absence de mon honorable collègue. Je crains qu'il n'ait pas même saisi le premier principe de d'économie. S'il l'avait saisi, il ne se serait pas permis cette déclaration, car il est trop intelligent pour commettre une telle erreur. Il est impossible de transférer de fortes sommes d'argent du Canada aux Etats-Unis ou dans tout autre pays. Nous ne transférons pas d'argent; nous n'en recevons pas, quand de nouveaux capitaux viennent au pays. Au bout du compte, l'argent n'est qu'un intermédiaire des échanges. Il sert de mesure pour les valeurs, ou nous exprimons les valeurs en argent. La seule fonction de l'argent est de faciliter l'échange de marchandises et de services. Nous n'exportons jamais d'argent, à moins que ce ne soit du numéraire ou de l'or en pièces de monnaie et il ne s'en importe ou exporte que très peu. Que se passe-t-il quand nous recevons de nouveaux capitaux? Si par exemple 200 millions de capital américain viennent au pays, ils n'arrivent pas sous forme de monnaie américaine, parce que nous ne permettons pas la circulation de ce numéraire au pays. Tout d'abord ce capital, sans aucun doute, arrive sous forme d'un crédit de banque, mais il est aussi certain que, si nous recevons un crédit de banque de 200 millions de nouveau capital des Etats-Unis, cela sera suivi de marchandises, parce que c'est le seul moyen de faire passer du capital d'un pays à un autre. Certains de nos amis commettent l'erreur de croire que le numéraire est du capital. L'argent n'est pas du capital; il ne l'a jamais été et ne le sera jamais. Il est vrai que vous pouvez acquérir du capital si vous avez de l'argent, mais l'argent lui-même n'en est pas. Le capital est formé par exemple de manufactures, de machines pour la production, de matières premières,

et ainsi de suite; voilà le capital réel, mais l'argent lui-même n'est pas du capital. C'est sur ce point que beaucoup de nos amis protectionnistes errent. Nos amis de la gauche disent, par exemple: Vous devriez traiter le capital un peu mieux. Si vous vouliez diminuer les impôts sur le capital, nous aurions bien plus de capital de l'extérieur pour exploiter nos richesses. Mais, que dire de leur politique de haute protection dont ils parlent avec tant de volubilité? C'est une taxe directe sur le capital entrant au pays parce que ce capital, comme je l'ai dit, vient sous forme de marchandises et ces marchandises doivent payer des droits. Par conséquent, le raisonnement de nos honorables amis est fort illogique. Ils veulent voir arriver plus de capital. Très bien, alors supprimez les droits de douane et le capital viendra plus facilement que dans les conditions actuelles. C'est le seul moyen.

Nos amis semblent croire aussi que le capital a plus de valeur que la main-d'œuvre, c'est-à-dire qu'ils donneraient la préférence au capital sur le travail. La Chambre me permettra de citer un mot d'Abraham Lincoln qui convient parfaitement à la situation. Voici ce qu'il disait du capital:

> Le capital est le fruit du travail et ne saurait exister si le travail n'avait pas existé tout d'abord. Par conséquent, le travail mérite la plus haute considération.

Je partage cet avis. On devrait accorder plus de considération à ceux qui produisent du capital qu'au capital même et tant que nous ne nous serons pas décidés à adopter cette politique, les ouvriers du pays réclameront constamment des tarifs plus élevés afin d'avoir du travail.

M. BELL (Saint-Antoine): L'honorable député veut-il nous dire si Lincoln était protectionniste ou non?

M. GARDINER: Peu m'importe ce qu'il était. Je ne fais que citer son opinion parce qu'elle convient aux conditions du moment. Qu'il ait été protectionniste, ou libre-échangiste ou partisan d'un tarif pour fins de revenu, cela ne change pas mon raisonnement.

Je voudrais dire une mot de la commission consultative du tarif. Je ne suis pas convaincu de l'utilité de cette commission; je pense même que ceux qui la pensent utile se font plus ou moins d'illusions. Voyons quels sont ceux qui la composent et leur genre d'occupation. Il y a, je crois, un journaliste qui est en même temps un homme politique; l'autre est fabricant de chaussures et le troisième, agriculteur. Je comprends très bien que lorsqu'il s'agira de savoir si l'on doit, oui ou non, imposer un droit sur les revues entrant au Canada, le membre de la commission qui est journaliste devra en savoir quelque chose en raison de sa profession. Il en sera de même du fabricant de chaussures qui, lorsque viendra le moment de décider s'il convient de hausser, l'abaisser ou de supprimer les droits sur ce genre d'articles, pourra donner de précieux renseignements, car c'est un sujet qu'il connaît. Le troisième membre sera sans doute à même de rendre de grands services dans les questions agricoles. Mais voilà, je pense, à peu près tout ce qu'ils seront capables d'étudier. A propos d'autres industries, comme l'industrie de l'automobile, par exemple, avec toutes ses ramifications, comment peut-on espérer qu'une commission de ce genre puisse se faire une idée exacte de toutes les circonstances? C'est pourquoi il me semble que dans ces conditions, il est presque impossible pour cette commission de produire des résultats.

Il y a une chose que je tiens à signaler à la Chambre au sujet de la commission du tarif des Etats-Unis. L'honorable député de Calgary-Ouest (l'hon. M. Bennett) a parlé de cette commission ce soir et il a dit que notre commission consultative devrait avoir à peu près les mêmes pouvoirs, c'est-à-dire que si elle se rendait compte de la nécessité soit de hausser, soit d'abaisser le tarif, elle ait le droit d'effectuer le changement. Je souhaite que pareille chose n'arrive jamais dans notre pays. J'estime que les représentants du peuple qui sont délégués à cette Assemblée pour veiller sur l'intérêt public devraient toujours avoir la haute main sur le politique fiscale.

J'ai lu un article l'autre jour traitant de la situation aux Etats-Unis où la commission est composée de six membres, si je ne me trompe. Il y a quelque temps, elle fut chargée de faire une enquête sur l'industrie du sucre, aux Etats-Unis. Elle la fit. Trois de ses membres furent d'avis que le tarif devait rester ce qu'il était; les trois autres, à cause de certains faits qu'ils avaient découverts, se déclarèrent en faveur d'un abaissement du tarif. Les choses en restèrent là pendant quelque temps et le rapport ne fut présenté que douze mois après. Le Gouvernement tâcha de se débarrasser d'un ou deux des membres qui s'étaient prononcés en faveur d'une réduction; on leur offrit toutes sortes de privilèges et de positions bien rémunérées, afin que le trust du sucre puisse exploiter les citoyens américains en conservant des droits élevés sur ce produit. Voilà une situation intolérable et je ne crois pas que le public canadien la tolérerait. Néanmoins, je suis bien prêt à donner à cette commission l'occasion de faire ses preuves et nous pourrons juger son utilité d'après les résultats de ses efforts. Toutefois, il y a une

chose contre laquelle je proteste. Je ferai remarquer au ministre des Finances et à ses collègues du Gouvernement qu'aucune disposition n'est prise pour le défense des intérêts des consommateurs devant cette commission, autant que je puisse voir. On comprendra que les acheteurs de machines agricoles ou de n'importe quel autre objet ne sont pas en état de venir plaider eux-mêmes leur cause devant la commission. Par conséquent, si l'on voulait être juste envers le consommateur comme envers l'industrie à examiner, il devrait y avoir là quelqu'un pour le représenter et veiller à ce que tous les faits soient exposés. Je suggère au Gouvernement et plus particulièrement au ministre des Finances de mettre un représentant à la disposition des consommateurs, afin que leurs intérêts soient protégés.

Il ne me reste qu'un seul sujet à discuter et je serai très bref. Je voudrais parler de la situation dans laquelle se trouve actuellement la Chambre des communes. Après les dernières élections générales, on s'est aperçu qu'aucun groupe ni parti n'avait la majorité. Il fallait donc soit d'autres élections, soit l'alliance de deux groupes ou plus pour gouverner et permettre au Parlement de vaquer à ses travaux. C'est ce que l'on a fait, et je n'ai pas lieu de regretter la ligne de conduite que j'ai adoptée, ni ai-je à la défendre devant la Chambre. Les honorables députés qui siègent à ma droite ne nous ont pas ménagé les qualificatifs, mais cela nous laisse indifférents; c'est chose dont nous avons l'habitude. Cependant, je tiens à rappeler à ces mêmes députés que, eussions-nous décidé de nous rallier à eux, la situation aurait probablement été renversée. Par conséquent, on ne peut guère nous reprocher le parti que nous avons pris.

J'entends surtout parler ce soir de notre système parlementaire dans son ensemble. Il y a lieu de se demander si le Parlement fonctionne aussi effectivement qu'il le pourrait, si nous rendons au pays le service que nous devrions lui rendre, et sinon, pour quelle raison en est-il ainsi. Antérieurement à 1921, nous n'avions dans cette Chambre que deux groupes, le parti libéral et le parti conservateur. Au lendemain des élections générales un de ces partis avait une majorité dans cette Chambre; il prenait les rênes du pouvoir et assumait la responsabitlité de l'administration des affaires publiques. L'autre parti constituait ce que l'on appelle l'opposition officielle dont le chef touche environ $10,000 par année en sus de son indemnité. Et ce, pour quelles fins? Pour combattre les projets ministériels; pour s'opposer à tout ce dont le Gouvernement prend l'initiative. Par la majorité des suffrages, le peuple a voulu qu'un certain parti constituât un ministère et prit la direction des affaires publiques. Mais nos politiciens ont décidé qu'il fallait ajouter à cela, et que l'autre parti s'opposerait à tous les projets du Gouvernement. Cela me paraît être, monsieur l'Orateur, un état de choses absurde. Il est une chose que l'on doit reconnaître. Si l'on examine la situation dans le domaine industriel, on constate qu'aujourd'hui la coopération est à l'ordre du jour, qu'elle devient de plus en plus d'application dans toutes les branches de l'industrie au Canada. A mon sens, notre système parlementaire est en arrière de quelque trente ou quarante ans, c'est-à-dire qu'il est devancé par les progrès accomplis dans le monde industriel et je suis d'avis que le temps est arrivé où il nous faudra mettre en pratique le principe de la coopération tout comme on le fait dans l'industrie si ce Parlement doit jouer le rôle qui lui revient dans les circonstances actuelles. Le Parlement est en session depuis quatre mois, et qu'avons-nous fait?

Un MEMBRE: Rien.

M. GARDINER: Rien, c'est bien le mot. Nous avons, dans ce pays, une méthode ridicule pour l'expédition des affaires publiques. Si les honorables députés de cette Chambre étaient venus ici pénétrés de l'idée qu'ils devaient appuyer les projets déposés, et non les partis, il y a deux mois que nous aurions terminé les travaux que cette Chambre devait exécuter. Peu m'importe quel parti se trouve au pouvoir; cela m'est indifférent. Mais je dois dire: Le pays exigera de ce Parlement plus qu'il n'en a obtenu jusqu'à ce jour, et il est temps de remanier notre manière de procéder aux affaires, sans quoi nous nous exposons à devenir la risée du grand public, et selon moi, le moyen de mette fin à l'état de choses actuel, serait un effort de la part de tous les groupes de cette Chambre en vue de coopérer les uns avec les autres et de doter le pays des meilleures lois et de la meilleure administration qu'il nous soit possible de lui donner.

M. WILSON (Vaudreuil-Soulanges): Monsieur l'Orateur, c'est la première fois qu'il m'est donné d'adresser la parole à cette Assemblée. J'ai remarqué que depuis le 7 janvier, date d'ouverture de la session, tous les honorables députés vous ont félicité de votre élection au poste d'Orateur. Je féliciterais plutôt la Chambre et le public canadien de ce qu'ils aient porté leur choix sur un homme comme vous pour occuper le fauteuil présidentiel. Je ne m'arrêterai pas à parler de vos qualités, de votre compé-

tence, de votre savoir-faire, car ce sont choses trop bien connues. Mais une autre perspective s'offre à moi, comme aussi, je pense, à nombre de mes amis dans cette enceinte. Ces honorables députés vous ont vu à l'œuvre depuis l'ouverture de cette législature. Ils ont observé votre patience; ils se plaisent à reconnaître l'importance de ce que vous avez fait depuis ce jour, et je crois me faire l'écho de toute la députation ainsi que du public canadien en général en disant qu'ils entrevoient autre chose, et par cela j'entends que, malgré tout le chagrin que nous causerait votre départ, nous aimerions à vous voir occuper le poste d'ambassadeur canadien à Washington. Je n'ai pas mission de parler pour vous, monsieur l'Orateur, ni ai-je été engagé à parler de la sorte, mais, comme l'a dit avec beaucoup d'à-propos l'honorable député d'en face, nous sommes un des meilleurs clients des Etats-Unis, et je suis d'avis qu'il est à peu près temps que nous ayons un ambassadeur à Washington qui verrait à ce qu'ils deviennent nos clients tout comme nous le sommes pour eux. Grâce à votre grande expérience des affaires, à votre distinction, et je pourrais ajouter, grâce à votre aimable caractère, vous aurez bientôt fait de renverser certaines pierres de cette muraille qui, à l'heure actuelle, sépare les deux pays.

L'hon. M. MEWBURN: Soyons unanimes sur ce point.

M. WILSON (Vaudreuil-Soulanges): Je n'en ai que pour quelques minutes, car je sais que l'Assemblée, comme le peuple du pays, est lasse de ce débat qui traîne depuis plus d'un mois. Je me contenterai donc d'offrir quelques observations en qualité d'hommes d'affaires de cinquante ans d'expérience dans la métropole du Canada.

A l'intention de la Chambre, de ceux qui ne me connaissent pas intimement,—et je les en félicite,—je puis dire que je suis intéressé dans plusieurs industries au Canada et dans plusieurs maisons de banque; je me crois par conséquent en mesure d'offrir quelques observations sur les questions qui font l'objet du présent débat. Je ne citerai pas de chiffres, car les chiffres qu'on nous a servis ici depuis un mois étourdiraient une douzaine d'avocats de Philadelphie. Je me permettrai, toutefois, de vous faire, en ma qualité d'homme d'affaires, ou de profane, un tableau de ce que j'ai remarqué dans cette Chambre depuis le 7 janvier.

Nous avons été convoqués ici pour ce jour-là, et, comme vous le savez, monsieur l'Orateur, la perspective était plutôt sombre pour ce côté-ci de la Chambre, et sans doute pour l'autre côté aussi. Vraiment, ce n'était pas agréable. Je suis venu ici absolument par accident. Quinze jours avant la mise en nomination, je ne songeais pas que j'occuperais un jour le poste honorable qui m'est échu dans cette Chambre; mais la Providence en a disposé autrement. Lorsque je suis venu au parlement, le 7e jour de janvier, je vous dis franchement, monsieur l'Orateur, que j'ai été absolument ébahi. Je n'avais aucune idée de la beauté et des vastes proportions de cette salle, encore moins des brillants "parlementaires" qui y ont siégé ou qui y siègent aujourd'hui. Franchement, j'ai été étonné des talents de certains honorables membres de cette Chambre. J'étais loin de penser que le Parlement compte aujourd'hui des hommes de ce calibre. Je n'avais aucune notion des usages parlementaires, pas plus que du nombre de précédents qui guident la Chambre; et quand j'ai vu apporter ici tous ces tomes de la bibliothèque, monsieur l'Orateur, et quand j'ai entendu invoquer des précédents remontant à trois cents ou à trois mille ans, je vous assure que je ne me sentais pas plus gros que le petit Poucet. Je suis allé voir le ministre de la Justice; je lui ai offert ma démission, mais il l'a refusée. Je veux dire en toute franchise que je ne me figurais pas que certains membres de la Chambre possédassent pareilles connaissances, une si grande expérience. Aujourd'hui, je dis à mes amis que je rencontre, à Montréal et ailleurs: si vous croyez que c'est une sinécure d'être député, si vous croyez que tout ce qu'on a à faire c'est d'entrer à la Chambre, vous constaterez bientôt que vous ne connaissez pas grand'chose et vous cesserez de critiquer les membres de la députation sans connaître les faits comme le font certaines personnes malheureusement par tout le pays.

La Chambre me permettra peut-être de nommer quelques-uns des orateurs que j'ai remarqués. Nous connaissons tous notre premier ministre et sa connaissance des détails d'ordre technique. Nous connaissons tous notre ami l'honorable Ernest Lapointe qui s'est montré si patient durant tout le mois de janvier. Nous connaissons tous notre ami Ed. Macdonald, le populaire ministre de la Défense nationale. Nous connaissons tous notre ami l'honorable M. Cardin, le sympathique ministre de la Marine et des Pêcheries. Nous connaissons tous notre ami l'honorable Georges Boivin. Nous connaissons tous l'honorable Charles Stewart, notre nouveau ministre du Travail (M. Elliott), et notre solliciteur général (M. Cannon). Nous connaissons tous notre ami l'honorable James Robb, si populaire en ce moment chez les fabricants d'automobiles. Puis il y a le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Dunning), cette petite dyna-

mo de l'Ouest; et l'honorable Charles Marcil, de Bonaventure, ce vétéran de la Chambre que nous admirons tous.

Un MEMBRE: N'oubliez pas le ministre des Travaux publics.

M. WILSON (Vaudreuil-Soulanges): Oui, j'ai le nom de l'honorable M. King ici. Puis j'arrive à notre bon ami M. Rinfret, et à l'honorable représentant de Cartier (M. Jacobs). Puis vient mon excellent ami le très honorable Arthur Meighen qui n'est pas ici ce soir, à ce que je vois. Je profite de cette occasion pour dire,—et quiconque me connaît sait que mes paroles sont sincères,—que j'ai la plus haute admiration pour le très honorable chef de l'opposition; mais pas en politique. Et puis sir Henry Drayton, ancien ministre des Finances, qui a toujours un beau sourire et qui, à son insu, a enrichi de près d'un million de dollars quelques-uns de ses amis, des deux camps politiques, quand il a relevé le droit sur l'huile d'olive. Et mon honorable ami M. Bennett, qui a prononcé un discours si merveilleux ce soir; M. Guthrie de Wellington-Sud; M. Thomas Church, de Toronto-Nord-Ouest; mon cher vieil ami, Robert White, de Montréal; mon ami, M. Cahan, et mon ancien ami le docteur Manion, de Fort-William. Je tiens à dire que pour moi le docteur Manion est un des meilleurs orateurs de cette Chambre. Je puis ajouter que je connais ses proches plus intimement qu'il ne le sait. Puis il y a sir George Perley, autrefois notre ambassadeur en Angleterre; l'honorable M. Edwards, de Frontenac; ce petit lutteur, l'honorable H.-H. Stevens. Il me fait plaisir de constater que ce dernier n'est pas avocat; il reste donc quelque espoir pour les hommes d'affaires. Je ne dois pas oublier mon meilleur ami de l'autre côté de la Chambre, l'honorable Robert Rogers, ancien ministre des Travaux publics, qui a remporté autant d'élections que moi. Puis il y a M. Maclean, de York-Sud, qui veut un seul chemin de fer dans ce pays. M. Maclean et moi sommes liés d'amitié depuis quarante ans. Et maintenant je pourrais nommer à la file M. Bourassa, de Labelle, ce grand parlementaire; M. Robert Forke; M. Evans, de Rosetown; M. Millar, de Qu'Appelle, et en dernier lieu mais non pas la dernière, la charmante représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail).

Aux honorables messieurs qui n'ont pas le grand avantage de connaître leur humble serviteur, je puis dire qu'en 1896 j'étais le trésorier du parti libéral dans la ville de Montréal. Le fait est bien connu de monsieur l'Orateur. Il savait que j'étais le trésorier. A cette époque notre compte de banque était plutôt mince; c'est du moins ce qu'il avait l'habitude de me dire. Monsieur l'Orateur était un des plus appréciés parmi nous.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de dire quelques mots. Je sais que c'est simplement par courtoisie. Les deux whips m'ont permis de faire quelques petites observations, étant un nouveau venu à la Chambre et un vieil ami des deux partis. Il s'en trouve ici peut-être qui ont quelque défiance à mon égard. Je ne leur en fais pas un reproche. Je veux dire à cette Chambre que je suis un adhérant du parti libéral mais que j'ai appuyé mon ami M. Bergeron dans le comté de Beauharnois que représente aujourd'hui mon honorable ami (M. Raymond). Nous avons élu M. Bergeron. Dans cette circonstance, sir Wilfrid Laurier m'a morigéné; il m'a dit: "N'êtes-vous pas un soldat loyal dans les rangs du parti?" J'ai dit: "Sir Wilfrid, je suis aussi loyal que n'importe quel homme dans le parti; je ne suis pas un traître; mais je ne voterai pas pour un prohibitionniste." Sir Wilfrid s'est allongé dans son fauteuil, dans la vieille Chambre, et il m'a répondu: "Larry, j'aurai bien garde de ne jamais être prohibitionniste." J'ai aussi appuyé l'honorable A. W. Atwater dans le district Saint-Laurent, de Montréal, contre un autre libéral prohibitionniste. Je ne veux pas devenir prohibitionniste, bien que je me trouve en Ontario pour le moment.

Les débats dans cette Chambre, menés par les hommes brillants de tous les groupes, libéraux, conservateurs, progressistes, ouvriers, indépendants, ont été une révélation pour moi. Je dirai à mon fils, un étudiant, qui est là assis dans la tribune, que personne ne devrait venir à la Chambre avant d'avoir atteint un âge raisonnable pour pouvoir étudier votre procédure merveilleuse, que je n'arrive pas à comprendre. Je ne puis pas m'entrer dans la tête ce que signifie "la question préalable", bien que cela se soit trouvé à notre avantage dans une certaine circonstance, je crois, monsieur l'Orateur. Je ne comprends pas non plus pourquoi un homme, parce qu'il est athlète et peut se lever plus vite qu'un autre, doive avoir la préférence et que toute la proposition soit rejetée. En cela je crois qu'il y a lieu de modifier le Règlement, monsieur l'Orateur.

Je n'ai pas eu l'avantage de faire un cours classique, mais je crois être raisonnablement doué d'intelligence; et je puis affirmer qu'une maison d'affaires conduite d'après vos usages, monsieur l'Orateur, ferait faillite au bout de six mois. Je crois que le pays fera faillite aussi si on ne modifie pas les usages parlementaires. Depuis le 7 janvier, j'ai été témoin dans cette Chambre d'assauts formidables. J'ai fait la connaissance de membres de la gauche; je regrette de dire que de l'autre côté il m'est

venu plus d'invitations à luncher et à dîner que de ce côté-ci. J'espère, monsieur l'Orateur, que les honorables membres de la droite vont se réveiller. Après tous ces assauts dont j'ai parlé, je croyais que j'allais être témoin de voies de fait; mais dès que vous avez dit: "Cette Chambre est ajournée jusqu'à trois heures demain après-midi", ces membres des deux côtés ont quitté la Chambre bras dessus, bras dessous. Je sais maintenant que tout cela était de bon aloi: qu'ils s'en allaient dîner quelque part en dehors de la province d'Ontario. J'en ai conclu, monsieur l'Orateur, que cette Chambre des communes devrait être construite sur la frontière interprovinciale, moitié en Ontario, et moitié à Hull.

J'avais préparé un magnifique discours de trois ou quatre heures que je tenais à faire figurer au Hansard. J'en aurais fait expédier 10,000 exemplaires à mes électeurs; et j'aurais probablement été battu aux prochaines élections, s'ils l'avaient lu. Je suis venu ici le 7 janvier et j'ai dû rentrer fatigué à ma maison de campagne, à Côteau-du-Lac; mais il m'est arrivé une dépêche disant: "Venez, il y a un vote". Je suis venu, mais il n'y a pas eu de vote. Imaginez un vieillard fatigué de plus de soixante ans que l'on fait venir ici et à qui l'on dit ensuite: "Je me suis entendu avec le whip de l'autre côté; il n'y aura pas de vote." J'ai demandé un jour à l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) que je vois en face, s'il y aurait un vote. Pensez-vous qu'il m'ait donné satisfaction? Jamais de la vie. De nouveau en février, on me demanda de venir; je répondis que je ne viendrais pas; mais le whip libéral m'envoya chercher dans un aéroplane qui me ramena à Ottawa. Il y eut vote et nous avons gagné par une majorité d'une voix, et je veux que le Gouvernement comprenne qu'en venant à Ottawa en aéroplane ce soir-là, j'ai sauvé le Gouvernement, de sorte que si un siège devient vacant à la Chambre haute, j'ai droit de l'avoir. Pendant la lutte électorale, on me demanda mon avis sur la réforme du Sénat. Je reçus un télégramme de mon ami Brenton MacNab, qui publie maintenant un journal à Winnipeg, dans lequel il me demandait mon opinion sur la réforme du Sénat. Je lui répondis: "Je m'oppose à toute réforme du Sénat d'ici à ce que j'en fasse partie."

Passons maintenant à la discussion plus sérieuse du budget. Je trouve dans le discours du trône un mot au sujet des pensions aux vieillards. Je regretterais de ne pas voir une loi accordant une pension aux vieillards dans les Statuts du Dominion du Canada. Tous les statuts des pays civilisés en contiennent une aujourd'hui. La majorité des membres des deux côtés de la Chambre appuieraient une telle loi, je pense; mais, personnellement, je suis d'avis que ma province n'accepterait pas le projet, et voici pourquoi: dans la province de Québec, nous avons de vieilles familles qui comptent un grand nombre de grands-pères; je suis moi-même au nombre de ces derniers. Leurs enfants et leurs petits-enfants qui travaillent dans différentes parties du Canada et à l'étranger envoient à leurs parents qui sont âgés de plus de soixante-dix ans tout ce qu'il faut pour vivre dans le confort sans avoir à mendier ou sans avoir à vivre aux dépens du Dominion ou de tout autre gouvernement. En disant cela, je n'ai aucunement l'intention de jeter le moindre discrédit sur nos amis de l'Ouest, ou de toute autre province, qui désirent tirer parti des pensions aux vieillards. C'est que dans Québec, nous avons des institutions merveilleuses, protestantes et catholiques, des institutions à qui nous accordons de fortes sommes d'argent. Les honorables députés de la gauche qui appartiennent à une croyance différente de la nôtre connaissent très bien leurs propres institutions et ils savent que toutes ces institutions, catholiques et protestantes, accomplissent une œuvre admirable. Toutes les religions, toutes les œuvres de charité sont bonnes. Dans les provinces de l'Ouest, cependant, nous trouvons une génération plus jeune. On n'y trouve pas autant de personnes âgées comme moi; il n'y a pas d'aïeuls comme ceux dont j'ai parlé. On n'y trouve pas de petits-enfants pour envoyer de l'argent à la maison afin de subvenir aux besoins des vieillards, conséquemment on a besoin de cette mesure. Par sympathie, nous appuierons ce bill. Mais si ces dépenses doivent atteindre plusieurs millions, je ne vois pas pourquoi les provinces qui ne tireront pas avantage des subventions accordées en vertu de cette loi ne recevraient pas leur juste part que l'on pourrait remettre aux hôpitaux et autres institutions locales.

Je passe maintenant à la question du crédit agricole et j'exprimerai en passant la satisfaction que j'éprouve de voir l'honorable représentant de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) à son siège. J'ose croire que je comprends cette question. Je demeure dans un district rural depuis cinq ans parce que l'on m'a privé de mon commerce légitime. (*Exclamations.*) Mes collègues en arrière de moi savent de quel commerce je m'occupais. J'ai étudié l'agriculture pendant ces cinq années-là; je suis président honoraire de la société d'agriculture de Vaudreuil et de celle de Soulanges. Je connais les braves gens qui vivent le long de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent et je puis vous assurer que mon comté

peut se vanter de posséder les meilleurs citoyens du pays. Comme je l'ai dit, j'ai étudié les conditions, allant d'une porte à l'autre, et, sans orgueil, je puis dire que je connais les besoins des cultivateurs de mon comté qui, j'en suis sûr, ressemble beaucoup à n'importe quel autre district de ce Dominion. Comme résultat de mes observations, je dirai que ce dont le cultivateur a le plus besoin aujourd'hui, c'est l'argent à bon marché. Il doit emprunter à un intérêt moins élevé que celui qu'il a payé dans le passé, si l'on veut qu'il réussisse. Nous ne pouvons penser qu'il va payer 7 et 8 p. 100 d'intérêt et réussir dans les circonstances actuelles. S'il lui faut payer de tels taux d'intérêt, il lui sera impossible d'acheter la ferme voisine ou une autre ferme située à quelques arpents de la sienne pour y établir son fils ou ses fils. Malheureusement, le cultivateur a été forcé de payer un taux trop élevé d'intérêt. Il ne peut porter ce fardeau et il ne pourra se reposer plus tard à moins que nous ne le mettions à même d'obtenir de l'argent à bon marché. Je prétends donc que le projet de loi concernant le crédit agricole est la mesure la plus importante qui ait été présentée dans cette Chambre et elle mérite la considération la plus grande.

J'avais placé au Feuilleton une question afin de savoir si le Gouvernement allait décréter dans le projet de loi relatif au crédit rural que, pour les emprunts à 10 ans, le taux d'intérêt ne devra pas dépasser 5 p. 100, et pour les emprunts à plus long terme, un taux de 4½ p. 100. A mon sens, le cultivateur qui emprunte du Dominion ne devrait pas avoir à payer plus de 4½ p. 100. Autrement, il ne peut joindre les deux bouts.

Le Gouvernement n'a pas déterminé le taux de l'intérêt qu'on exigera, ayant laissé la question en suspens. Mais quand elle sera à l'étude, mes amis travaillistes, les honorables membres du parti progressiste aussi bien que les députés de tous les groupes, devraient demander au Gouvernement et au ministre des Finances de forcer les provinces qui bénéficieront du prêt de 10 millions de dollars à ne pas exiger des cultivateurs un intérêt de plus de 4 ou 4½ p. 100 sur les emprunts de ces derniers. Rappelons-nous que le cultivateur qui a une famille de huit, dix, quinze ou vingt enfants, comme on en voit dans mon comté, ne paye pas de salaire à ses enfants, et même alors, malgré les récriminations qu'on fait entendre contre le prix exigé par le cultivateur pour ses produits, il ne peut joindre les deux bouts à cause des taux d'intérêt excessifs qu'on lui fait verser. A mon sens, la solution serait que le Gouvernement empruntât de l'argent à, disons, 3 p. 100. Les banques ne payent pas plus de 1½ ou 2 p. 100 sur les dépôts. Je prie mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) de me dire si les banques payent plus que cela. Mon honorable collègue ne veut pas répondre. A mon avis, il est le député le mieux renseigné sur les affaires de banque et il sait que les banques ne payent pas plus de 1½ ou 2 p. 100. Je vais vous dire pourquoi. L'honorable député est aussi rusé qu'un renard: il ne veut pas me répondre. Si l'on examine les rapports des banques, on constate que les deux tiers de l'argent déposé se trouve dans le département des épargnes où il porte intérêt à 3 p. 100 et l'autre tiers au département des comptes publics courants, ne portant pas d'intérêt. On ne doit donc pas tenir compte de ce tiers; ce qui veut dire que les banques ne payent que 2 p. 100 d'intérêt. Elles ne versent aucun intérêt si le dépôt est fait après le premier jour du mois; il faut déposer le premier, sinon l'on perd l'intérêt pour le reste du mois. Mais, si l'on emprunte de l'argent, la banque fait payer l'intérêt à partir du moment de l'emprunt. Il n'est donc pas étonnant que les banques puissent constituer des réserves si considérables et verser à leurs actionnaires des dividendes de 10, 12, 13 ou 14 p. 100. Personne ne sait mieux que moi que les banques canadiennes sont à l'heure présente aussi solides que le rocher de Gibraltar. Je le sais et j'en suis fier. Mais j'affirme qu'il est immoral qu'elles versent des dividendes de 12, 13 ou 14 p. 100 à leurs actionnaires. Tout homme devrait être satisfait de déposer son argent en sûreté dans leurs voûtes et d'en retirer 6, 7 ou 8 p. 100. C'est pourquoi les cultivateurs payent un si fort intérêt sur leurs emprunts. Je défie tout comptable ou banquier de contredire mes paroles dans la Chambre ou ailleurs.

L'autre soir, l'honorable représentant de Marquette (M. Mullins) a dit que, lorsqu'il se produit une petite crise financière dans sa circonscription, le gérant d'une petite succursale de l'endroit doit écrire au siège social situé à Toronto ou Montréal avant de pouvoir consentir un prêt minime à un client afin de lui fournir les fonds nécessaires à l'expédition de grain ou de bétail. Pourquoi limiter ainsi les attributions des gérants de succursales? C'est simplement parce que ces succursales n'ont que de petites sommes à leur disposition, tandis que les dépôts considérables faits aux banques sont envoyés à New-York pour ce qu'on appelle les prêts remboursables à demande. En 1907, je me trouvais à Calgary, quand la terrible crise s'est produite; sur les seize ou dix-sept banques, une ou deux seulement consentaient à prêter à leurs clients. Les gérants avaient reçu du siège social de leur

maison, situé à Montréal ou à Toronto, une dépêche dans laquelle on leur enjoignait de refuser des avances à tout le monde. J'ai rencontré ce jour-là, à Calgary, un homme que plusieurs honorables députés connaissent et qui est l'un des principaux marchands de l'Ouest; j'ai dû lui prêter une somme minime, car il ne pouvait obtenir d'argent de sa banque. Je le demande à l'honorable représentant de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan): où était l'argent? Il était à New-York dans les mains des spéculateurs. On envoie des millions de dollars canadiens aux spéculateurs de cette ville, privant ainsi le commerce et l'industrie du pays de l'argent dont ils ont besoin.

Je ne parle pas pour la galerie. Je fais connaître simplement mes impressions d'homme d'affaires. Je parle d'un sujet que je connais, et je défie tout banquier de me contredire, même s'il ne goûte pas mes paroles. Pourquoi est-on si timide dans la Chambre des communes au sujet de nos banques? Pourquoi mon ami de la gauche, l'ex-ministre de la Milice (M. Mewburn), l'un de nos anciens amis, n'aborde-t-il pas ce sujet? Il comprend ce dont je parle. Nous n'attaquons pas les banques. A mon sens, nous constituons une grande famille représentant le peuple canadien. Nous n'attaquons pas les banques. Nous agissons en collaboration étroite dans l'intérêt du peuple en général et si nous aidons les banques, elles devraient nous aider. J'indique à la Chambre, ce soir, ce qui constitue à mes yeux une solution du problème des banques. Nous ne devons pas plus permettre à celles-ci qu'aux chemins de fer d'agir sans loi appropriée et sans leur laisser savoir que les membres de la Chambre connaissent l'état de choses existant aussi bien qu'elles.

M. BAKER: Supposons qu'après la guerre, les banques eussent discontinué d'escompter nos effets, où serions-nous ce soir?

M. WILSON (Vaudreuil-Soulanges): Elles ont en effet retranché l'escompte à certaines gens; elles prenaient de grandes précautions.

M. BAKER: Alors donnez aux banques le mérite qui leur revient.

M. WILSON (Vaudreuil-Soulanges): Il y a nombre d'années, une certaine banque m'a fait attendre durant des mois, refusant d'escompter mes billets quoique je lui aie démontré que d'année en année mes affaires prospéraient. Je rencontrai alors un ami qui me demanda combien je devais à la banque. Je le renseignai. Et aussitôt il me dit: "Ta dette n'est pas assez élevée."

[M. Wilson (Vaudreuil-Soulanges).]

M. BAKER: On vous a fait crédit—c'est ce que ferait n'importe qui dans cette Chambre.

M. WILSON (Vaudreuil-Soulanges): Je ne comprends pas ce que mon honorable ami veut dire.

M. BAKER: On s'est comporté loyalement envers vous.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. WILSON (Vaudreuil-Soulanges): Cela ne m'ennnuie pas. Mon honorable ami peut me poser toutes les questions qu'il désire. Je traite d'un sujet très sérieux. Comme j'étais à le dire, monsieur l'Orateur, la banque, des mois durant, m'a fait faire les cent pas dans ma chambre quoique mon bilan accusât une augmentation croissante. Quand je mis un ami au courant de ma situation et que je lui dis que je ferais faillite si mes billets n'étaient pas escomptés comme on avait l'habitude de le faire, et qu'on refusait de le faire vu la rareté de l'argent, les banques ayant placé ailleurs leurs fonds, il me conseilla de m'endetter davantage envers la banque. C'est ce que je fis. Puis je dormis en paix, laissant à la banque le soin de se tracasser pour moi.

Je sais que j'aurais désappointé mes amis de l'opposition si je n'avais pas parlé d'un point du budget, de l'impôt sur le revenu. J'ai la conviction que nos amis de la gauche auraient fait crouler de leurs applaudissements la voûte de cette enceinte si l'un d'entre eux était parvenu à présenter les propositions budgétaires de notre ministre des Finances. Il est facile à chacun de constater que la nouvelle disposition régissant l'impôt sur le revenu est destinée à atteindre les gens pourvus de fortune—il n'y a aucun doute là-dessus—ces richards qui jusqu'ici avaient réussi à esquiver la surtaxe et la supertaxe en se formant en compagnie pour ne payer que l'impôt de 10½ p. 100 réclamé à la compagnie. Ils devront maintenant acquitter un impôt de 30 à 50 p. 100 sur leurs dividendes. Le double impôt, c'est-à-dire, celui de 9 p. 100 que la compagnie doit acquitter sur ses bénéfices et l'impôt payable par le bénéficiaire de dividendes —c'est cela qui fait parler. Voyons donc comment cela fonctionne. Aujourd'hui la compagnie paie un septième de moins qu'en vertu de l'ancienne loi, alors elle peut payer à ses porteurs d'actions 8 p. 100 au lieu de 7 p. 100. On ne saurait contester ce fait. Mon ami d'York-Ouest (sir Henry Drayton) n'ignore pas que les compagnies paient un septième de moins; en conséquence elle peuvent verser 1 p. 100 de plus à leurs actionnaires, et cela revient à ce que c'était avant. Je sais bien que le possesseur d'un revenu dépassant $10,000 devra payer plus, mais c'est précisément lui

qu'on vise. Je me trouve malheureusement l'une des plus grandes victimes de cette loi, et il me fait plaisir de le dire, je ne pense pas qu'il se trouve dans cette Chambre beaucoup d'hommes qui soient atteints comme je le suis par le coup que le ministre des Finances vient de porter, mais je suis disposé à faire ce sacrifice pour le bien du pays, et j'espère que mes honorables amis de l'opposition feront de même, en songeant que ces sacrifices ne sont que passagers. Nous ne faisons que consentir un prêt au Gouvernement et, autant que je puis m'en rendre compte, si nous restons députés nous nous rembourserons bien. Lorsque les dernières élections générales furent annoncées, on vint me prier de sauver le comté; deux libéraux se disputaient le mandat et l'on craignait l'entrée en lice d'un conservateur et son élection. Une délégation de 5,000 électeurs, au nombre desquels se trouvaient beaucoup de conservateurs, me demanda de poser ma candidature. Je rendis les armes et me voici. On me disait: "Présentez-vous et votre élection ne vous coûtera pas un sou."

Il me revient à l'esprit, monsieur l'Orateur, le souvenir de deux hommes d'un comté peu éloigné du mien qui furent choisis candidats, chacun pour son parti. Ils étaient voisins, et l'un dit à l'autre: "Baptiste, combien as-tu reçu du parti"? Et Baptiste de répondre: "$3,000, et toi?" Le premier dit: "$3,000. Nous serions fous de dépenser cet argent; promenons-nous dans la même voiture, allons visiter les gens, serrons-leur la main à tous et ménageons notre argent." Ils partirent donc, et arrivés à une certaine partie du comté, ils s'informèrent de la façon dont les choses allaient; on leur répondit: "Oh, c'est très douteux, c'est très dangereux; si vous ne dépensez pas d'argent, vous allez être battus tous les deux."

Pour l'édification de mon bon ami, l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton), je voudrais lui donner un exemple qui s'applique à tous les chiffres qu'on peut mentionner au sujet de l'impôt sur le revenu. La surtaxe et la supertaxe ne se paient en vertu de l'ancienne loi qu'au-dessus de $5,000. Si une compagnie déclare un dividende constituant un revenu de $10,000, l'impôt en vertu de l'ancienne loi eut été de $115, laissant un revenu net de $9,885. En vertu de la loi nouvelle, le dividende est augmenté de $100 et l'impôt s'élève à $262, laissant un revenu net de $9,838, soit un écart de $46. Alors pourquoi tant se plaindre?

Dans son brillant discours, l'honorable député d'York-Ouest a déclaré:

> Si le revenu moyen que les Canadiens retirent en dividendes de compagnies canadiennes s'élevait à $7,000, le Gouvernement recevrait $8,750,000 de plus que l'an dernier, et si ce revenu moyen se montait à $10,000, les rentrées supplémentaires seraient de $12,500,000.

Voilà justement ce que veut le ministre des Finances, ce que veut le Gouvernement et ce que veut le peuple canadien. Ils veulent atteindre le millionnaire et c'est ce qu'ils font. L'honorable député a oublié de dire, cependant, que les actionnaires recevraient maintenant de plus forts dividendes de leurs corporations et que le Gouvernement recevra moins des corporations. L'excédent de revenu dont il parle sera retranché du gâteau du millionnaire et je devrai fournir mon morceau. Je ne puis m'empêcher d'admirer l'ancien ministre des Finances; c'est un grand artiste, et il peut brosser le tableau le plus lamentable ou le plus brillant, selon les circonstances. L'actionnaire paye aujourd'hui exactement le même impôt que le salarié ou l'homme d'affaires, bien que l'actionnaire reçoive son argent sans travailler. La majorité de ceux qui font des placements sont des salariés, des hommes de profession libérale et des hommes d'affaires non constitués en corporation, et ce régime décharge beaucoup la masse des ouvriers et des petits prêteurs canadiens.

J'ai ici des coupures d'une centaine de journaux. Je ne les lirai pas toutes, mais une couple sont importantes, à mon avis.

> L'intention de M. Robb est manifeste; il cherche surtout à atteindre les grands revenus personnels et "la plus-value imméritée" provenant de capitaux placés, et il projette de décharger les contribuables à petits salaire ou à gages. La théorie dont il s'inspire est équitable et reçoit l'approbation de toutes les classes, y compris celles qu'elle atteint. . .
>
> "Depuis quelque temps, plusieurs richards sont parvenus à se soustraire aux lourdes impositions des surtaxes par le simple expédient de se constituer en corporation et de n'acquitter que "la taxe des corporations" de 10 1/2 p. 100. Le revenu de ces corporations dépasse probablement beaucoup leurs besoins d'existence, et l'actionnaire ne retire en dividendes et en traitement que la somme nécessaire pour solder ses dépenses, et, là-dessus, il paye la taxe au taux ordinaire des particuliers. . .

Et ainsi de suite.

> "Ceux qui reçoivent des salaires et des gages divulgués au Gouvernement par leurs patrons n'ont jamais eu le moindre moyen de se dérober et ils ont sans doute, proportionnellement, supporté le gros de l'impôt sur le revenu dans le passé. Ils reçoivent maintenant un grand soulagement par l'accroissement du montant de l'exemption statutaire et la faible échelle des impôts sur les petits revenus. . .

J'ai des centaines de citations du même genre que je ne lirai pas. Les honorables députés de la gauche m'ont témoigné une grande courtoisie, ce soir, mais en terminant, je tiens à dire un mot des obligations et valeurs dissimulées. Je veux convaincre le ministre des Finances qu'il y a des obligations, coupons et valeurs dissimulés dans les coffres-forts d'un

bout à l'autre du pays, dont les possesseurs ne payent pas les impôts requis. Je tiens à déclarer dans cette enceinte qu'à mon sens, des gens dissimulent leurs valeurs, leurs obligations et leurs coupons payables au porteur, et fraudent ainsi le fisc de son dû. Ce sont des gens méprisables, ils ne devraient pas s'appeler des Canadiens et je prétends que le ministre des Finances devrait adopter des dispositions, comme il en a le pouvoir, pour ouvrir ces coffres-forts, si c'est nécessaire, et forcer les détenteurs de ces obligations dissimulées à payer leur dû au Gouvernement. Ce n'est pas là une assertion outrée. Comment peut-il le faire? Il est fort difficile de le déterminer. C'est presque aussi difficile que de découvrir les contrebandiers à l'enquête sur les douanes; c'est difficile, quand on voit toutes sortes de gens se présenter pour jurer des choses sur lesquelles ils ne voudraient pas parier. Selon moi, le ministre des Finances et le Gouvernement, qui s'efforcent par tous les moyens d'augmenter les revenus du pays, devraient traduire devant les cours d'assises l'homme qui disimule ses coupons d'obligations et cherche à frauder le fisc et à frauder en même temps les petites gens gagnant leur vie à la sueur de leur front. Comment allez-vous les atteindre, monsieur le ministre? Atteignez-les, s'il le faut, en publiant dans les journaux une proclamation à l'effet que si quelqu'un dissimule ses coupons d'obligations et ne déclare pas régulièrement son revenu de cette provenance, ses biens entiers seront confisqués à sa mort, quand ses héritiers devront déclarer l'état de ses affaires au gouvernement de la province où il vivait, pour acquitter les droits sur les successions. Cet homme commencera à songer à sa famille et paiera ses dettes légitimes. Voilà mon avis là-dessus et, selon moi, le Trésor retirerait ainsi des millions supplémentaires.

Il est en cette enceinte un honorable député que j'admire beaucoup. Je n'ai pas le plaisir de le connaître très intimement; mais j'ai écouté tous ses discours et je le tiens pour un homme fort utile au pays. Cependant, comme la plupart des grands hommes, il se trompe parfois. Tous les grands hommes ont leurs faiblesses. Je parle de l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth). Il a déclaré à la Chambre, l'autre jour:

> J'ai la conviction que nous sommes fondés à proposer qu'après l'exemption d'un certain montant, suffisant pour assurer, sur les fonds qu'il léguera, l'entretien des personnes directement à la charge d'un défunt, le reste de ses biens soit assujéti à un impôt élevé. Personnellement, j'irais même plus loin et j'en décréterais l'appropriation par l'Etat.

J'ignore si mon honorable ami voulait plaisanter ou non, mais c'est là une chose grave.

[M. Wilson (Vaudreuil-Soulanges).]

Je lui reconnais une grande habileté, ce que je ne dis pas par flatterie; ce n'est pas mon genre. C'est probablement l'un des députés les plus compétents et nous avons besoin à la Chambre d'hommes de sa trempe et de celle de son collègue de Winnipeg-Nord (M. Heaps) J'ai déjà fait parti moi-même du syndicat ouvrier international. Mais l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord demande la confiscation des biens successoraux. Quel intérêt aurait-on alors d'amasser plus qu'il ne faut pour l'entretien de ceux qui nous sont directement à charge? Quel avantage trouverait-il à accroître, passé une certaine somme, ce qu'il doit à son habileté, à son intelligence et aux circonstances, si l'excédent doit être confisqué après sa mort? Ce serait étouffer toute ambition. Or mon honorable ami doit reconnaître que les grands financiers qui ont réussi à constituer de grandes fortunes ont fait beaucoup pour leurs semblables. Voyez M. Carnegie, par exemple, un riche de trois à quatre cents millions. Il n'a pas emporté sa fortune en partant pour un monde meilleur. Il a fait l'une des plus belles actions possible en établissant partout où on le demandait aux Etats-Unis et en Canada, des bibliothèques pour contribuer à l'instruction populaire. Voyez Rockfeller, fils: je le connais et ses œuvres sociales aussi. Il y a peu de temps, M. Duke de la American Tobacco Company, a donné entre 40 à 50 millions aux hôpitaux. Vous savez ce que les grands rois de la finance font de leur argent, et souvenez-vous que plusieurs d'entre eux ont commencé comme ouvriers Ce ne sont pas des hommes qui ont fait un cours classique. Carnegie, Henry Ford et tous ceux-là ne reçurent qu'une instruction commerciale ordinaire. Franchement, je ne comprends pas pourquoi l'honorable député propage de pareilles théories en Canada. Pour moi cela sent trop Moscou et la Russie, si je puis dire, pour être acceptable à la Chambre des communes du Canada.

Encore quelques minutes, et j'ai fini. L'opposition m'a témoigné beaucoup de sympathie. Je m'attendais à cela de la droite qui se compose en grande partie de vieux amis. L'extrême courtoisie et les empressements dont j'ai été l'objet m'ont touché. L'on a eu de grands égards pour moi depuis mon entrée à la Chambre le 7 janvier. Je suis arrivé ici pénétré de mon importance, mais je n'ai pas pris de temps à m'apercevoir que je n'étais pas de taille. Une invitation à luncher avec mon ami le ministre de la Défense nationale (M. Macdonald) et quelques autres, commença à me mettre dans le train et à m'acclimater. Mon ami l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) s'est montré très aimable lui aussi, de même que mon ami d'Hamilton-Est (M

Mewburn) et vous aussi, monsieur l'Orateur; et personne ne m'a encore touché. Je vous ferai part de mes impressions en pénétrant pour la première fois dans ce bel édifice. En entrant par la porte du Sénat, je me trouvai d'abord en face d'un tableau noir portant en tête "Divorce". Imaginez ma stupéfaction! Au bureau de poste, je trouvai à mon adresse des imprimés de tous les ministères, Agriculture, Intérieur, Travail, Finance, me renseignant sur les questions internationales et la destruction des chenilles en hiver. Une enveloppe portant mon adresse imprimée, me convoquait à un caucus libéral, à onze heures. Je n'en croyais pas mes yeux. Le sergent d'armes et son personnel nous traitent bien. On nous fournit gratuitement d'articles de librairie, encre, plumes, gommes, tablettes de papier, cartes, et le reste. Je me suis senti dans l'abondance en arrivant ici. Je m'aperçois que je fais partie de plusieurs comités s'occupant d'astronomie, de botanique et autres sujets semblables. Je commence a me croire bien important.

Je termine par la question des chemins de fer. Je regrette de différer d'opinion sur un point avec un vieil ami de quarante ans, (M. Maclean) (York-Sud)). Mon honorable ami veut l'union des deux réseaux canadiens. Le National-Canadien est en déficit, il est vrai. L'administration prétend avoir un surplus, mais je ne le crois pas du tout. Comment voulez-vous avoir un surplus lorsque les députés ont le permis de voyager gratuitement? Mais le National-Canadien n'est plus le même, son service s'est amélioré merveilleusement. Cela ne fait pas de doute. Je voyage tous les jours sur cette ligne et je remarque un grand changement dans l'administration et la conduite du personnel. Je crois que sir Henry Thornton est un remarquable administrateur de chemins de fer, qui travaille pour le plaisir de la chose, j'imagine.

Une VOIX: Cinquante mille dollars.

M. WILSON (Vaudreuil-Soulanges): Je prierai mon honorable ami d'être discret et de ne pas divulguer le prix. M. Beatty est un homme aimable, qui a acquis son expérience en compagnie d'un des plus grands Canadiens, l'un de mes plus anciens amis, sir Thomas Shaughnessy. Je ferai une digression, ce soir, pour payer un tribut d'hommages à sa mémoire. Sous la direction de sir Thomas Shaughnessy, M. Beatty a appris les affaires de chemin de fer et il n'en est guère de mieux renseigné aujourd'hui sur le continent. J'ai confiance dans la concurrence entre ces deux réseaux. Qu'ils soient exploités séparément. S'il n'y a pas de concurrence entre eux, nous ne jouirons pas d'autant d'avantages, ni ne serons l'objet de la même attention qu'aujourd'hui. Il y a place dans notre pays pour ces deux lignes. Quand même il y aurait un léger déficit de 25 millions, à quoi cela se résume-t-il? Les chemins de fer nationaux canadiens emploient cent mille hommes. L'une de leurs usines est située dans ma propre circonscription, et je sais tout le bien accompli par ce réseau. La ville de Côteau dépend des ateliers du National-Canadien. En supposant que ces cent mille employés aient, en moyenne des familles de trois ou quatre membres, cela signifie qu'un demi-million de citoyens comptent sur les chemins de fer nationaux canadiens pour vivre. Détruisez ce réseau, et il vous en coûtera des millions de plus pour faire vivre ces gens, si jamais vous effectuez le fusionnement avec le Pacifique-Canadien. Voici mon conseil: Laissez M. Beatty et sir Henry Thornton demeurer des concurrents amis.

En terminant, que la députation me permette de lui dire qu'en 1908, j'ai adressé à mes amis une carte de Noël avec les salutations poétiques suivantes:

Men should be judged not by their tint or skin,
The gods they serve, the vintage that they drink,
Nor by the way they fight or love or sin,
But by the quality of thought they think.

J'ai envoyé une de ces cartes à un ami—l'ami des deux côtés de la Chambre—le premier ministre du Canada de cette époque. Voici comment il m'a répondu:

Cabinet du premier ministre,

Ottawa, le 26 décembre 1908.

Mon cher Larry,

Je reçois ce matin vos souhaits de Noël et je ne perds pas un moment pour vous offrir mes remerciements. Ils s'éclaircissent de plus en plus les rangs des vieux amis qui, dans les premières années de ma carrière, m'encourageaient, venaient à mon aide et m'assistaient. Vous avez été de ceux-là. Vers eux, vers vous spécialement, mon cœur se porte avec une gratitude toujours croissante. Que la nouvelle année soit pour vous une année de prospérité et de bonheur. Tel est le souhait de votre vieil ami.

Wilfrid Laurier.

Voilà qui montre les sentiments et le cœur d'un homme que nous avons tous respecté et vénéré. Suivons ses exemples et l'harmonie régnera dans notre cher Canada.

M. McKILLOP: Monsieur l'Orateur, je désire d'abord féliciter l'honorable député qui vient de reprendre son siège du discours si intéressant et si humoristique que la Chambre a eu le plaisir d'entendre. Je vois que l'heure est avancée, de sorte que je serai bref. Tout de même, il est un ou deux problèmes sur lesquels j'appellerai l'attention du Gouvernement, et surtout du ministre des Finances. Le budget ne traite que d'une industrie. Mais il en est plusieurs autres qui espèrent contre tout espoir que le ministère leur accordera un peu plus de protection. Bien que je ne

nourrisse guère d'espérance, cependant je ne désespère pas qu'avant l'adoption finale du budget, le ministre des Finances trouve le moyen de donner l'attention voulue aux industries que je vais mentionner et de les protéger un peu mieux.

Il est une classe de citoyens qui dans notre pays ont besoin vivement de la protection. Ce sont les maraîchers, en si grand nombre au Canada. Vu notre situation géographique, ces cultivateurs travaillent dans des circonstances fort difficiles, car les Américains des états du Sud récoltent leurs produits beaucoup plus à bonne heure que chez nous et envahissent nos marchés de produits pour lesquels ils obtiennent les prix les plus élevés. Et, lorsque nos cultivateurs sont prêts à vendre leurs produits ils s'aperçoivent souvent que les marchés sont encombrés, ou du moins si pleins qu'ils ne peuvent écouler leurs marchandises qu'à très bas prix, lorsqu'ils ne sont pas obligés de retourner chez eux avec une partie de leurs produits. Cela ne devrait pas être. Ces cultivateurs se lèvent tôt et travaillent de longues heures, et il n'est certainement pas encourageant pour eux que la meilleure part de ce commerce aille aux Américains.

Par exemple, l'an dernier, les fruits et les légumes suivants ont été importés:

	Quantité	Valeur
Pommes	150,840 barils	$ 800,059
Mûres, Groseilles, Framboises	38,360 liv.	6,227
Pêches	14,898,566 liv.	643,001
Poires	20,905,150 liv.	926,398
Prunes	190,756 boiss.	495,035
Fraises	3,168,975 liv.	607,345
Choux	d'une valeur de	221,134
Oignons	d'une valeur de	423,546
Pommes de terre	26,129,680 liv.	481,933
Tomates	329,781 liv.	1,110,587
Formant un total de		$5,715,265

Cette somme, monsieur l'Orateur, a profité à d'autres peuples. Or, j'ai la conviction que si les divers produits ci-haut énumérés jouissaient d'un peu plus de protection, il ne s'écoulerait guère de temps avant que tous les fruits et les légumes nécessaires à l'approvisionnement de notre marché domestique soient produits au pays; ces sommes seraient mises en circulation au Canada pour le plus grand avantage tant des producteurs que des consommateurs.

A chaque session, depuis quatre ans, j'ai élevé la voix pour protester contre les droits peu élevés qui frappent les haricots importés de l'étranger au grand détriment de nos propres producteurs. Pour l'information des nouveaux venus ici, je ferai observer que les droits imposés sur les haricots importés au Canada sont fixés,—et il en est ainsi depuis nombre d'années.—à 25c. par boisseau, tandis qu'ils sont de $1.05 par boisseau sous le régime du tarif en vigueur aux Etats-Unis. Bref, si un marchand des Etats-Unis désire expédier un boisseau ou un wagon de haricots au Canada, il est tenu d'acquitter un droit de 25c. par boisseau, tandis que l'expéditeur canadien doit acquitter des droits de $1.05 par boisseau, s'il désire faire des affaires aux Etats-Unis. Or, afin de vous démontrer combien ce régime joue au détriment du cultivateur canadien, je remonterai à la période comprise entre les années 1891 et 1901. Au cours de cet intervalle de dix années, la moyenne de la récolte de haricots au Canada était de 875,000 boisseaux par année. Cependant, en 1901, 11,000 boisseaux de haricots furent importés au pays. Et c'est à partir de cette date que la production des haricots a constamment diminué au Canada, tandis que les importations augmentaient par bonds et par sauts. En 1920, nous constatons que la récolte des haricots au Canada ne se chiffrait plus qu'à 388,000 boisseaux tandis que les importations s'élevaient à 444,000 boisseaux. Bref, pour l'année 1920, nous avons importé 56,000 boisseaux de haricots de plus que nous n'en avions récolté au pays. Tous les honorables membres admettront avec moi, j'en suis convaincu, que cette industrie a subi des modifications considérables au cours des vingt dernières années, par suite des droits peu élevés qui frappent les haricots importés de l'étranger. Pour les cinq années comprises entre 1921 et 1925, les importations de haricots ont été les suivantes:

Année	Boisseaux	Valeur
1921	203,725	$637,632
1922	148,157	376,792
1923	329,974	777,214
1924	298,647	754,090
1925	150,524	350,369
Total	1,131,027	2,746,097

En d'autres termes, une somme de près de 3 millions est sortie du Canada pour aller enrichir les producteurs d'un pays étranger tandis qu'ici, nos producteurs n'ont pas encore disposé de leur récolte de l'année dernière. Durant les mois de janvier, février et mars de l'année en cours, nous avons importé 68,167 boisseaux de haricots d'une valeur de $146,907, à la faveur des faibles droits imposés sur ces produits.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je ne crois pas que ce régime soit juste et équitable pour les cultivateurs canadiens et j'espère en toute sincérité que les droits sur les haricots seront relevés au même niveau que le tarif en vigueur chez nos voisins du sud. Aussi long-

temps que j'occuperai un siège ici, je continuerai à lutter pour l'augmentation des droits sur les haricots, car, en adoptant cette attitude, je ne cherche qu'à obtenir justice pour les producteurs de haricots du Canada.

Il existe au pays de nombreuses industries qui auraient besoin d'un peu plus de protection. Et dans cet ordre d'idées, je mentionnerai nos fabriques de lainages et de tricots, nos charbonnages, notre industrie de bois à pâte et nombre d'autres que je m'abstiendrai d'énumérer. Si le Gouvernement, à mon humble avis, au lieu de débourser d'aussi fortes sommes pour amener des immigrants au pays, relevait le tarif douanier sur toute la ligne et remettait en mouvement les rouages de l'industrie, il ne serait nullement nécessaire de dépenser les denrées publics pour décider les gens à venir s'établir sur le sol canadien; de fait, du moment que la nouvelle se répandrait à l'étranger qu'il y a du travail en abondance au Canada, les immigrants nous arriveraient par milliers. C'est par ces moyens que nous édifierons un puissant Dominion qui deviendra en peu d'années l'un des plus grands pays du monde.

M. QUINN (Halifax): Loin de moi l'idée d'abuser de la patience de la Chambre et, jusqu'à tout dernièrement, je n'avais certes pas l'intention de participer au présent débat. Cependant, après avoir écouté le magnifique discours de l'honorable député de Shelburne-Yarmouth (M. Hatfield) l'autre soir et relu certaines de ses remarques dans le compte rendu des débats, j'ai cru devoir répliquer brièvement aux critiques qu'il a formulés contre quelques représentants des Provinces maritimes sur la façon dont ils ont conduit leur campagne et les causes qui ont contribué à leur élection. Comme il est très tard, je ne discuterai pas ce point très longuement, mais je désire cependant citer une phrase de l'honorable député. Voici:

> Si mon honorable ami me permet de le déclarer, le Gouvernement a accompli la seule chose faite par aucun gouvernement pour aider la Nouvelle-Ecosse.

Il déclare ensuite que le Gouvernement a nommé une commission royale pour enquêter au sujet des droits des Provinces maritimes. Or la raison pour laquelle les Provinces maritimes sont si bien représentées du côté gauche de la Chambre, c'est que rien n'a jamais été fait par le gouvernement actuel, ou tout autre, pour aider soit la Nouvelle-Ecosse, soit les autres Provinces maritimes. Je fais cette déclaration, non pas par parti-pris politique, car le fait est que tous les parlements, libéraux ou conservateurs, ont ignoré les droits des Provinces maritimes. Nous sentons que la Confédération ne nous a pas rendu justice. Dans une autre circonstance où j'ai adressé la parole à la Chambre, j'ai longuement parlé de cette question et j'ai fait voir comment nous, champions des droits des Provinces maritimes, avons été élus. Nous avons été élus pour présenter les réclamations que la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard ont contre le Dominion et dont on ne s'est jamais occupé.

Un mot ou deux touchant le budget. Je ne crois pas devoir l'appuyer. En présentant son exposé budgétaire, le ministre des Finances (l'hon. M. Robb) en a parlé comme favorisant le pauvre. Mon intelligence peut faire défaut, mais je ne vois pas en quoi ce budget sera avantageux à un pauvre homme. Prenons par exemple la réduction des droits sur les automobiles. Cela peut-il intéresser le pauvre homme? Et quand je dis pauvre homme je parle des travailleurs dont le revenu excède rarement $2,000 par an. Est-ce que l'achat d'une automobile les intéresse? Prenons ensuite l'augmentation des exemptions de l'impôt sur le revenu; est-ce que cela intéresse le pauvre homme? Et comment la réduction du tarif postal affecte-t-il la bourse du pauvre homme? L'ouvrier ordinaire écrit deux lettres par semaine. Cela fait une différence de $1 en un an. Je ne vois rien autre chose dont le Gouvernement puisse se vanter, sauf de la petite réduction de 2½ p. 100 sur la taxe de vente des conserves de poisson. Cela n'a pas grande signification pour l'ouvrier ordinaire. Si le ministre des Finances avait été sincère, il aurait éliminé complètement cette taxe de vente de 5 p. 100, imposée par le gouvernement actuel sur tout le peuple, car cela aurait eu un avantage direct pour tous, hommes, femmes et enfants du Canada. Je lui laisse à réfléchir sur ce point.

Juste avant le dépôt du budget, j'ai lu un article de rédaction de la *Gazette du Travail* où j'ai pris la citation suivante:

> Les changements apportés au tarif vont réduire les occasions d'emploi sans donner au travailleur en général des avantages proportionnés.

C'est l'avis de la *Gazette du Travail*. Plus loin, parlant de la commission du tarif—et j'appelle sur ce point l'attention des députés travaillistes—la *Gazette* dit:

> On n'a pas tenu compte du travail organisé créant la nouvelle commission du tarif, car il n'y a pas de groupe au Canada dont les intérêts soient plus vitalement mis en jeu par les réductions du tarif.

Je n'en dirai pas plus, mais je veux lire à la Chambre quelque chose que je voudrais voir ajouter au budget si le règlement de la Chambre le permettait. Je sais qu'il est im-

possible de proposer un second amendement, mais si je pouvais en précenter un, voici ce que ce serait:

Que la situation dans les Provinces maritimes, surtout en ce qui regarde le chômage et les marchés des produits fondamentaux, comme le charbon et l'acier, est actuellement très alarmante.

Que, comme conséquence, les gens partent pour d'autres pays en grand nombre.

Que l'on a trop longtemps retardé à corriger cette situation.

Que cette situation est due en grande partie aux réductions apportées au tarif au cours des dernières années, surtout au sujet de l'acier, et que cela constitue une injustice pour les Provinces maritimes.

Et la Chambre regrette que le budget du ministre des Finances ne contienne pas la moindre promesse de secours.

M. HARRIS: En deux minutes exactement je désire dire ce qu'à mon sens, la politique du gouvernement actuel signifie pour le Dominion. Selon moi, il est tragique de constater qu'en ce jour, et pendant cette génération, nous voyons au Canada un gouvernement qui est censé comprendre les esprits les plus élevés du pays, absolument incapable de résoudre nos problèmes fiscaux de manière à inspirer la confiance aux ouvriers ordinaires, non seulement en lui-même, mais au pays. Nos gens quittent le Canada pour l'étranger afin de trouver un emploi qui n'existe pas ici. Il est fort malheureux que les représentants du gouvernement canadien et ceux de nos principales industries, particulièrement en Ontario, y compris les fabricants d'automobiles, ne puissent pas s'accorder et décider d'une politique dans l'intérêt du pays. Je mentionne de nouveau un sujet que j'ai traité en détail lors du débat sur l'Adresse. Plus le parti libéral reste au pouvoir, plus la différence est grande entre le nombre de gens employés dans la production des matières brutes et celui des gens employés dans la production des articles manufacturés. Au contraire, aux Etats-Unis on emploie de plus en plus d'hommes dans les différentes branches de l'industrie manufacturière et de moins en moins pour les gros travaux. A quoi est-ce dû? Les Etats-Unis s'en tiennent à une politique de protection, tandis que le Canada, avec le gouvernement actuel, souffre du désavantage de l'instabilité douanière.

Le Gouvernement a fait plus. L'imposition d'un double impôt sur le revenu proposé dans ce budget-ci va décourager le placement des capitaux dans les industries canadiennes. Encore un exemple de la façon dont la vie industrielle du Canada est paralysée par l'inaptie de ce Gouvernement.

L'amendement de l'honorable M. Manion, mis aux voix, est rejeté.

[M. Quinn.]

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Anderson (Toronto-High-Park),	Kaiser,
Anderson (Halton),	Kennedy (Winnipeg-Sud-Centre),
Armstrong (Témiscamingue-Sud),	Ladner,
Armstrong (Lambton-Est),	MacDonald (Cap-Breton-Sud),
Arthurs,	Macdonald (King),
Baker,	Macdonald (Richmond-Cap-Breton-Ouest),
Barber,	Macdougall,
Bell (Hamilton-Ouest),	MacLaren,
Bell (St-Antoine),	Maclean (York-Sud),
Bell (St-Jean-Albert),	MacNutt,
Bennett,	McClenaghan,
Black (Yukon),	McGibbon,
Bowen,	McKillop,
Boys,	McQuarrie,
Bristol,	Maloney,
Bury,	Manion,
Cahan,	Maybee,
Cantley,	Messervy,
Casselman,	Mewburn,
Chaplin (Kent) (Ont.),	Morand,
Chaplin (Lincoln),	Murphy,
Charters,	Nicholson,
Church,	Peck,
Clark,	Perley (sir George),
Cotnam,	Pettit,
Culligan,	Preston,
Davis,	Price,
Dickie,	Quinn,
Doucet,	Robinson,
Drayton (sir Henry),	Rogers,
Duncan,	Ross (Kingston, ville),
Edwards (Waterloo-Sud),	Rowe,
Erwards (Frontenac-Addington),	Ryckman,
Embury,	Ryerson,
Esling,	Senn,
Fish,	Short,
Flemming,	Simpson,
Foster,	Sinclair,
Fraser,	Smith,
Garland (Carleton),	Smoke,
Geary,	Spence (Parkdale),
Gott,	Stansell,
Grimmer,	Stevens,
Guthrie,	Stewart (Leeds),
Hamilton,	Stirling,
Hannesson,	Sutherland (Oxford-Sud),
Hanson,	Sutherland (Oxford-Nord),
Harris,	Thompson,
Hay,	Tolmie,
Hocken,	Tummon,
Hodgins,	White (London),
Hubbs,	White (Mont-Royal),
Johnstone (Cap-Breton Nord-et-Victoria),	Wilson (Wentworth),
Jones,	Wright.—108.

ONT VOTE CONTRE

Mlle Macphail.

MM.	MM.
Baldwin,	Cannon,
Beaubien,	Cardin,
Benoit,	Carmichael,
Bettez,	Casgrain,
Bird,	Coote,
Boivin,	Cross,
Bothwell,	Delisle,
Bouchard,	Denis (St-Denis),
Boucher,	Denis (Joliette),
Bourassa,	Desaulniers,
Boutillier,	Descôteaux,
Brown,	Dionne,
Campbell,	Donaghy,

Donnelly,
Dubuc,
Duff,
Dunning,
Dussault,
Elliott,
Euler,
Evans,
Evanturel,
Fafard,
Fansher,
Fiset (sir Eugène),
Forke,
Fournier,
Gardiner,
Garland (Bow-River),
Gershaw,
Gervais,
Girouard,
Goodison,
Goulet.
Guerin,
Hall,
Hatfield,
Heaps,
Heenan,
Howard,
Jacobs,
Jelliff,
Jenkins,
Johnston (Long-Lake),
Kay,
Kennedy (Rivière-de-la-Paix),
King (Huron-Nord),
King (Kootenay-Est),
Lacombe,
Lacroix,
Laflamme,
Lanctôt,
Langlois,
Lapierre,
Lapointe,
Lavigueur,
Letellier,
Lovie,
Lucas,
Macdonald (Glengarry),
Macdonald (Antigonish-Guysborough),
MacLean (Prince),
McLean (Melfort),
McIntosh,
McKenzie,
McMillan,
McPhee,
Malcolm,
Marcil,
Mercier (Laurier-Outremont),
Mercier (St-Henri),
Millar,
Morin (Bagot),
Morin (St-Hyacinthe-Rouville),
Motherwell,
Neill,
Parent,
Perras,
Power,
Prévost,
Raymond,
Rhéaume,
Rinfret,
Robb,
Roberge,
Robichaud,
Robitaille,
Ross (Moose Jaw),
St-Père,
Sanderson,
Séguin,
Spence (Maple-Creek),
Spencer,
Steedsman,
Stewart (Edmonton-Ouest),
Stork,
Sylvestre,
Tobin (Richmond-Wolfe),
Tobin (Wetaskiwin),
Totzke,
Vallance,
Verville,
Ward,
Wilson (Vaudreuil-Soulanges),
Woodsworth,
Young (Saskatoon),
Young (Weyburn.—121.

ONT PAIRE:

(La liste de ceux qui ont pairé est fournie par les whips en chef.)

MM.	MM.
King (Prince-Albert),	Meighen,
Deslauriers,	Langworthy,
Pouliot,	Lennox,
Howden,	Mullins,
Cahill,	O'Neill,
Fontaine,	Chabot,
Speakman,	Black (Halifax).

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ai pairé avec le très honorable chef de l'opposition. Sans cela, j'aurais voté contre l'amendement.

M. O'NEILL: Monsieur l'Orateur, j'ai pairé avec l'honorable député de Pontiac (M. Cahill). Si j'avais voté, je l'aurais fait en faveur de l'amendement.

M. DESLAURIERS (Texte): Monsieur le Président, j'avais pairé avec l'honorable député de Port-Arthur (M. Langworthy). Eussé-je voté, je me serais prononcé contre l'amendement.

M. HOWDEN: J'ai pairé avec l'honorable député de Marquette (M. Mullins). Sans cela, j'aurais voté contre l'amendement.

M. l'ORATEUR: La Chambre est maintenant invitée à se prononcer sur la motion principale.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Même scrutin.

M. l'ORATEUR: Dois-je déclarer la motion principale adoptée sur le même scrutin.

Divers MEMBRES: Non, non.

(La motion principale, mise aux voix, est adoptée.)

ONT VOTE POUR:

Mlle Macphail.

MM.	MM.
Baldwin,	Heaps,
Beaubien,	Heenan,
Benoît,	Howard,
Bettez,	Jacobs,
Bird,	Jelliff,
Boivin,	Jenkins,
Bothwell,	Johnston (Long-Lake),
Bouchard,	Kay,
Boucher,	Kennedy (Rivière-de-la-Paix),
Bourassa,	King (Huron-Nord),
Boutillier,	King (Kootenay-Est),
Brown,	Lacombe,
Campbell,	Lacroix.
Cannon,	Laflamme,
Cardin,	Lanctôt,
Carmichael,	Langlois,
Casgrain,	Lapierre,
Coote,	Lapointe,
Cross,	Lavigueur,
Delisle,	Letellier,
Denis (St-Denis),	Lovie,
Denis (Joliette),	Lucas,
Desaulniers,	Macdonald (Glengarry),
Descoteaux,	Macdonald (Antigonish-Guysborough),
Dionne,	MacLean (Prince),
Donaghy,	McLean (Melfort),
Donnelly,	McInstosh,
Dubuc,	McKenzie,
Duff,	McMillan,
Dunning,	McPhee,
Dussault,	Malcolm,
Elliott,	Marcil,
Euler,	Mercier (Laurier-Outremont),
Evans,	Mercier (St-Henri),
Evanturel,	Millar,
Fafard,	Morin (Bagot),
Fansher,	Morin (St-Hyacinthe-Rouville),
Fiset (sir Eugène),	Motherwell,
Forke,	Neill,
Fournier,	Parent,
Gardiner,	Perras,
Garland (Bow-River),	Power.
Gershaw,	Prévost,
Gervais,	Raymond,
Girouard,	Rhéaume,
Goodison,	Rinfret,
Goulet,	
Guérin,	
Hall,	
Hatfield,	

Robb,
Roberge,
Robichaud,
Robitaille,
Ross (Moose-Jaw),
St-Père,
Sanderson,
Séguin,
Spence (Maple Creek),
Spencer,
Steedsman,
Stewart (Edmonton-Ouest),
Stork,
Sylvestre,
Tobin (Richmond-Wolfe),
Tobin (Wetaskiwin),
Totzke,
Vallance,
Verville,
Ward,
Wilson (Vaudreuil-Soulanges),
Woodsworth,
Young (Saskatoon),
Young (Weyburn)—121.

ONT VOTE CONTRE:

MM.

Anderson (Toronto-High-Park),
Anderson (Halton),
Armstrong (Témiscamingue-Sud)
Armstrong (Lambton-Est),
Arthurs,
Baker,
Barber,
Bell (Hamilton-Ouest),
Bell (St-Antoine),
Bell (St-Jean-Albert),
Bennett,
Black (Yukon),
Bowen,
Boys,
Bristol,
Bury,
Cahan,
Cantley,
Casselman,
Chaplin (Kent, Ont.),
Chaplin (Lincoln),
Charters,
Church,
Clark,
Cotnam,
Culligan,
Davis,
Dickie,
Doucet,
Drayton (sir Henry),
Duncan,
Edwards (Waterloo-Sud),
Edwards (Frontenac-Addington),
Embury,
Esling,
Fish,
Flemming,
Foster,
Fraser,
Garland (Carleton),
Geary,
Gott,
Grimmer,
Guthrie,
Hamilton,
Hannesson,
Hanson,
Harris,
Hay,
Hocken,
Hodgins,
Hubbs,
Johnstone (Cape-Breton-Nord-Victoria),
Jones,

MM.

Kaiser,
Kennedy (Winnipeg-Centre-Sud),
Ladner,
MacDonald (Cap-Breton-Sud),
Macdonald (Kings),
Macdonald (Richmond-Ouest-Cap-Breton),
Macdougall,
MacLaren,
Maclean (York-Sud).
MacNutt,
McClenaghan,
McGibbon,
McKillop,
McQuarrie,
Maloney,
Manion,
Maybee,
Messervy,
Mewburn,
Morand,
Murphy,
Nicholson,
Peck,
Perley (sir George),
Pettit,
Preston,
Price,
Quinn,
Robinson,
Rogers,
Ross (Kingston, ville),
Rowe,
Ryckman,
Ryerson,
Senn,
Short,
Simpson,
Sinclair,
Smith,
Smoke,
Spence (Parkdale),
Stansell,
Stevens,
Stewart (Leeds),
Stirling,
Sutherland
Sutherland (Oxford-Sud),
Sutherland (Oxford-Nord),
Thompson,
Tolmie,
Tummon,
White (London),
White (Mont-Royal),
Wilson (Wentworth),
Wright.—108.

ONT PAIRE:

(La liste de ceux qui ont pairé est fournie par les whips en chef.)

MM.	MM.
King (Prince-Albert),	Meighen,
Deslauriers,	Langworthy,
Pouliot,	Lennox,
Howden,	Mullins,
Cahill,	O'Neill,
Fontaine,	Chabot,
Speakman,	Black (Halifax).

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ai pairé avec le très honorable leader de l'opposition (M. Meighen). Autrement, j'aurais voté pour la motion.

M. O'NEILL: J'ai pairé avec l'honorable député de Pontiac (M. Cahill). Autrement, j'aurais voté contre la motion.

M. HOWDEN: J'ai pairé avec l'honorable député de Marquette (M. Mullins). Autrement, j'aurais voté pour la motion.

M. DESLAURIERS (Texte): Monsieur le Président, j'avais pairé avec l'honorable député de Port-Arthur (M. Langworthy). Eussé-je voté, je me serais prononcé en faveur de la motion.

ETUDE DES MODIFICATIONS DE LA LOI DOUANIERE DE 1907 EN COMITE DES VOIES ET MOYENS

La Chambre se forme en comité des voies et moyens.

M. le PRESIDENT: Je vais lire la résolution:

1. Résolu que la loi douanière de 1907 soit modifiée par la radiation du premier paragraphe de l'article 3 et la substitution du suivant:

L'hon. M. ROBB (ministre des Finances): Je propose que le comité fasse rapport de l'état de la question.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

COMITE DES PROJETS DE LOI D'INTERET PRIVE

Le très hon. MACKENZIE KING: Avec l'assentiment unanime de la Chambre, je propose que le nom de M. Cannon soit substitué à celui de M. Goodison dans le comité permanent des projets de loi d'intérêt privé.

M. l'ORATEUR: Du consentement unanime, la Chambre passe de nouveau aux motions.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à quatre heures trente-quatre minutes, mercredi matin.

Mercredi, 19 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 113) intéressant la Bronson Company, présenté par M. McClenaghan.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'un astérique.)

LES COMMISSAIRES DES PORTS DE MONTREAL ET QUEBEC

M. BELL demande:

Quels fonctionnaires, autres que les commissaires des ports de Montréal et de Québec, sont attachés, aux commissions de ces ports et quels sont leurs appointements?

L'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Les noms des principaux fonctionnaires des ports de Montréal et de Québec sont les suivants:

Commission du port de Montréal:

Thos. W. Harvie, gérant général; Thos. F. Trihey, secrétaire; Geo. E. Smart, contrôleur; M. P. Fennell, fils directeur du commerce et des transports; Paul Leclaire, ingénieur en chef; F. W. Cowie, ingénieur consultant; Capt. J. F. Symons, maître du port; John Vaughan, surintendant des têtes de ligne de chemins de fer; M. Peterson, surintendant des élévateurs à grain.

Commission du port de Québec:

Charles Smith, c.r., secrétaire-trésorier et conseil; brigadier général T. L. Tremblay, ingénieur en chef et gérant général; Ernest H. S. Woodside, contrôleur et comptable en chef; capt. A. Landry, maître du port; Louis Fortin, gérant du trafic; H. Peterson, surintendant de l'élévateur à grain.

Le Gouvernement considère qu'il n'est pas dans l'intérêt public d'obliger les commissaires du port à fournir des détails concernant les appointements qu'ils versent aux employés supérieurs de leur institution. Les commissaires ont le droit, en vertu de leur acte de société, de nommer leurs propres employés supérieurs et de fixer le chiffre de leurs appointements; rien dans la loi ne les oblige à soumettre ces chiffres de rémunération au Gouvernement.

LES FRAIS DE PERCEPTION DES IMPOTS

M. DOUCET demande:

Combien a coûté la perception (a) de l'impôt sur le revenu, (m) de la taxe d'accise, (c) des droits de douane, chaque année au 31 mars, en 1921, 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926?

L'hon. M. BOIVIN: Il est impossible d'indiquer séparément les sommes déboursées pour la perception des impôts et celles versées pour d'autres services de douane et d'accise, comme la répression de la contrebande et de la distillation illicite des spiritueux, l'inscription des navires, l'application des lois et règlements régissant les importations et les exportations, etc. Voici quels ont été les totaux des frais pour la perception de l'impôt sur le revenu et de la taxe sur les bénéfices commerciaux pour les années indiquées:

1920-1921..	$1,953,988 54
1921-1922..	2,277,349 78
1922-1923..	2,040,461 08
1923-1924..	1,935,242 19
1924-1925..	1,693,025 23
1925-1926..	1,724,159 39

LA LOI DE RETRAITE DU SERVICE CIVIL

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Combien de fonctionnaires avaient droit d'opter volontairement pour la Loi des retraites de 1924, lorsque la Loi a été adoptée?

2. Combien, parmi ces fonctionnaires, ont jusqu'ici déclaré leur intention d'opter pour la loi en question?

L'hon. M. ROBB:

1. Un relevé présenté à la Chambre au cours de la dernière session indiquait que le nombre des fonctionnaires auxquels la loi est applicable était d'environ 25,000.

2. 12,224.

LES TRIBUNAUX DE JEUNES DELINQUANTS AU CANADA

M. WOODSWORTH demande:

1. Combien y a-t-il de tribunaux de jeunes délinquants au Canada?

2. Qui peut nommer les juges de ces tribunaux?

3. Qui paie les émoluments de ces juges?

4. Quels sont les noms des juges des tribunaux de jeunes délinquants au Canada, qui ont été nommés par arrêté du Conseil?

5. Dans quelles provinces la loi des jeunes délinquants s'applique-t-elle à tout le territoire provincial?

6. Dans quelles provinces la loi des jeunes délinquants s'applique-t-elle aux enfants jusqu'à di-huit ans?

7. Combien y a-t-il de juges pour les tribunaux de jeunes délinquants dans les provinces (a) du Manitoba, (b) de la Saskatchewan, (c) d'Alberta, (d) de la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. LAPOINTE:

1. La loi a été proclamée en vigueur dans quatre provinces, six comtés, un district, douze cités, quatre villes. On ne connaît pas le nombre exact de tribunaux.

2. Dans chaque cité, ville ou partie de province où la loi a été mise en vigueur en vertu de l'article 35, le Gouverneur en son conseil peut désigner un juge de la cour supérieure, un juge de la cour de comté ou un juge ayant juridiction dans la cité, ville ou partie de province en question pour agir en qualité de juge du tribunal pour jeunes délinquants dans ladite cité, ville ou partie de province. Là

où une province a voté une loi pour l'institution de tribunaux pour jeunes délinquants ou pour désigner des tribunaux existants comme tribunaux pour jeunes délinquants, si la loi fédérale a été mise en vigueur dans cette province ou partie d'icelle en vertu des dispositions de l'article 34, les juges de tribunaux pour jeunes délinquants peuvent être nommés ou désignés de la façon prévue par la loi provinciale.

3. La rémunération de ces juges est laissée aux autorités locales sans recours aux autorités fédérales.

4. Le Gouverneur en son conseil a désigné les juges suivants: L'hon. T. M. Daly, Winnipeg; G. O'Keefe, Ottawa; A. E. Bull, Vancouver; John A. Macdonald, Charlottetown; le juge Wallace, Halifax; J. E. Starr, Toronto; J. J. Coughlin, Stratford; S. Atkinson, Haileybury; A. Weir, Berlin; le juge Patterson, New-Glasgow; le juge Hardy, Brantford; Robert Hawkins, Dauphin; Dr. J. Hunt, Halifax; D. W. McKerchar, Winnipeg; J. R. Blake, Galt; D. B. Harkness, Winnipeg; G. F. Jelfs, Hamilton; le juge McQuarrie, Summerside; E. H. Blois, Halifax.

5. Alberta, Saskatchewan, Colombie-Anglaise, Manitoba.

6. Colombie-Anglaise et Manitoba.

7. Le département de la Justice ne possède pas ce renseignement.

PRETENDUE ESCROQUERIE DE A. P. MITCHELL AUX DEPENS D'IMMIGRANTS

M. MACDONALD (King) demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'un agent d'immigration nommé Andrew Fraser Mitchell, chargé en 1923 de représenter l'île du Prince-Edouard en Grande-Bretagne, et dont le gouvernement fédéral payait les appointements, a escroqué aux immigrants et futurs immigrants en perspective, différentes sommes formant un total, autant qu'on peut le vérifier, de $17,000?

2. A-t-on fait au Gouvernement actuel des représentations pour obtenir le remboursement des victimes de ces escroqueries?

3. Le parlement de l'île du Prince-Edouard a-t-il adopté et envoyé au gouvernement fédéral une adresse demandant justice en l'espèce?

4. Qu'a fait le Gouvernement au sujet de ces représentations ou de cette adresse?

5. Si les prières ont été rejetées ou refusées, pour quels motifs?

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur): Le Gouvernement sait qu'un nommé Andrew Fraser Mitchell a été nommé par le gouvernement de l'île du Prince-Edouard pour le représenter en Grande-Bretagne en 1923. Le gouvernement fédéral ne lui a payé aucun traitement mais, d'après une entente conclue avec les autorités provinciales, il devait contribuer pour $150 par mois au compte des dépenses pendant quatre mois.

2. Oui.

3. Oui.

[L'hon. M. Lapointe.]

4*a*. Les réclamations ont été examinées, mais il n'a été pris aucune décision; (*b*) répondu sous le n° 3.

5. Le Gouvernement fédéral déclare n'être en aucune façon responsable des agissements de Mitchell qui, comme on l'a dit, avait été nommé par le gouvernement de l'île du Prince-Edouard.

PREEMPTIONS ET ACQUISITIONS DE HOMESTEADS

M. COOTE demande:

1. Quelle était l'étendue approximative des terres dont ont on a disposé dans la province de l'Alberta, sous la loi des terres fédérales, 1908, jusqu'au 31 mars 1926, pour (a) préemptions, (b) les achats d'homestead?

2. Quel était le revenu brut reçu pour la vente de (a) préemptions, (b) d'achats d'homesteads?

3. Quels étaient les montants approximatifs des arrérages dus sur la vente des (a) préemptions, et (b) les achats d'homesteads?

L'hon. M. STEWART:

1. (*a*) 1,991,840 acres, chiffre estimatif; (*b*) 307,040, chiffre estimatif.

2. (*a*) $5,432,681.98; (*b*) $1,027,431.63.

3. (*a*) Principal, $1,439,821.55, chiffre estimatif; intérêt, $752,760.16, chiffre estimatif. (*b*) Principal, $54,166.04, chiffre estimatif; intérêt, $25,833.75, chiffre estimatif.

RENVOI DU DIRECTEUR DE LA POSTE DE PETIT-ROCHER (N.-B.)

M. DOUCET demande:

1. M. Sydney DesBrisay, maître de poste de Petit-Rocher, comté de Gloucester (N.-B.), a-t-il été destitué?

2. Dans ce cas, pourquoi?

3. A-t-on porté plainte au département?

4. Qui a logé ces plaintes?

5. Y a-t-il eu enquête, et alors quand?

6. Qui était enquêteur du département?

L'hon. M. LAPOINTE (au nom du ministre des Postes):

1. Renvoi autorisé, mais non effectué encore.

2. Ingérence politique.

3. Oui.

4. Le député de la circonscription.

5. Oui, le 5 mars 1926.

6. C. T. Richard, avocat, de Bathurst.

DEMANDE DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

AGENCE DES AFFAIRES INDIENNES A CARDSTON

Par M. DAVIS:

Copie des lettres, télégrammes, de la correspondance et des autres documents que le département des Affaires indiennes a échangés avec des tiers au sujet de la suspension de l'agent Faunt, de la réserve indienne du Sang, à Cardston; aussi, copie du rapport de l'inspecteur Christensen, de Regina, soumis au département sur cette affaire.

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur): Je demande que cette motion soit réservée.

(La motion est réservée.)

ACHAT DE TERRES PAR LA COMMISSION D'ETABLISSEMENT AGRICOLE DES SOLDATS

Par M. BROWN:

Copie du rapport que le major Barnet a fait au Gouvernement sur les terres que la commission d'établissement des soldats a achetées.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LA COMMISSION DU CREDIT AGRICOLE

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances) propose de fixer à la prochaine séance la discussion en comité général d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide de créer une commission nommée commission du crédit agricole canadien, constituant un corps politique et juridique comprenant quatre membres, dont l'un sera le minstre des Finances et les trois autres seront nommés par le gouverneur en son conseil; parmi ces derniers l'un sera désigné par les commissaires du crédit agricole canadien.

Que la commission émettra des obligations du crédit agricole pour faire des prêts à long terme aux cultivateurs, et le gouvernement du Canada assurera à la commission un capital initial jusqu'à concurrence d'au plus 5 millions de dollars, et souscrira une somme de 5 p. 100 du capital-actions à mesure que la commission fera des prêts.

Le gouvernement de chaque province dans laquelle un prêt sera consenti devra souscrire au capital-actions de la commission à mesure que des prêts seront faits dans la province, une somme égale à 5 p. 100 desdits prêts et chaque emprunteur devra aussi souscrire 5 p. 100 de son emprunt lors de cet emprunt. Les prêts seront faits sur garantie d'une première hypothèque sur les terres agricoles; l'intérêt dépassera l'intérêt payable sur les obligations de prêt agricole en proportion suffisante à pourvoir aux frais d'administration; les obligations du crédit agricole constitueront des placements juridiques et le ministre des Finances pourra les acheter, du moment que la somme des obligations qu'il détiendra de ce chef ne dépassera jamais 15 millions de dollars; et la somme d'un paiement par le gouvernement du Canada à compte du capital de la commission, ou comme paiement pour l'achat d'obligation du crédit agricole, sera prise sur le Fonds consolidé du revenu par autorité du gouverneur en son conseil.

Son Excellence le Gouverneur général, ayant été mis au courant du sujet de cette résolution, la recommande à la considération favorable de la Chambre.

CONSTITUTION D'UN COMITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX ET DE LA MARINE MARCHANDE DE L'ETAT

L'hon. CHARLES A. DUNNING (ministre des Chemins de fer) propose la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu que la règle 10 de la Chambre des communes concernant la nomination des comités permanents de la Chambre soit modifiée par l'addition aux comités permanents de la Chambre, pour la session actuelle, d'un comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que le gouvernement possède, exploite et contrôle; et qu'à ce comité soient référés les crédits des Chemins de fer nationaux du Canada et de la Marine marchande du gouvernement canadien, pour la session courante, à charge de les étudier et de faire rapport; mais la présente résolution ne signifie aucunement une diminution quelconque du plein droit de discuter en comité des Subsides; et que ledit comité soit formé de MM. Bell (St-Antoine), Boys, Campbell, Clark, Drayton, Dunning, Euler, Fiset, Harris, Heaps, Jelliff, Jones, Johnston, Power et Robichaud.

M. CHURCH: Je m'oppose à la motion. Je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt public que ce comité usurpe les droits du Parlement. Ce comité ne devrait pas être formé. Le réseau National-Canadien est un service d'utilité publique qui doit être exploité au point de vue commerciale et le pays a élu 245 membres du Parlement comme directeurs afin d'assurer sa bonne exploitation.

L'an dernier, nous avons constitué un comité pour étudier les estimations de ce réseau et son exploitation au point de vue commercial. Le même comité a été formé il y a deux ou trois ans, et quels ont été ses resultats? Il s'est réuni de temps en temps. Les députés de la Chambre ne pouvaient avoir de renseignements sur l'exploitation du réseau, sauf s'ils faisaient partie du comité. Puis, un rapport a été présenté aux derniers moments de la session. L'an dernier, la question a été étudiée à une heure et quart du matin, le jour de la prorogation. Ce chemin de fer ne paye pas les intérêts sur la dette due au pays; des intérêts de $42,000,000 sont entrés comme simple item de comptabilité. C'est un actif improductif. Quand nous posons des questions touchant l'exploitation du réseau et ses finances, on nous répond qu'il n'est pas d'intérêt public de divulguer ces renseignements. Cependant, le Pacifique-Canadien peut les avoir. Nous savons ce qui est payé au Gouverneur général, à sir Henry Thornton et au cabinet, mais quand nous demandons quels sont les émoluments des fonctionnaires américains importés, on nous dit que notre question est irrégulière. Je suis d'avis que le National-Canadien devrait être exploité selon des principes d'affaires, à l'abri des influences politiques, et qu'on devrait le rendre rémunérateur. Dans le Pacifique-Canadien, tout le monde, du président au dernier des employés, est Canadien, mais le National-Canadien importe des fonctionnaires des Etats-Unis et nous ne pouvons savoir qui ils sont, ce que sont leurs contrats et quelles dépenses ils entraînent.

Prenons un autre cas de régie publique, la commission Hydro-Electrique de force motrice, comportant un placement de $262,000,000. Tous les ans, sir Adam Beck, l'ancien ministre, devait se présenter devant la Cham-

bre, expliquer ses crédits et jouer cartes sur table. On a enlevé ses fonctions au ministre des Chemins de fer et l'on pourrait abolir le poste. La commission des chemins de fer s'est emparée d'une partie des fonctions du ministre des Chemins de fer en ce qui regarde les tarifs et sir Henry Thornton a pris le reste, ce qui fait, comme je l'ai dit, qu'on pourrait supprimer ce portefeuille. L'autre jour, nous avons demandé à voir un arrangement touchant l'exploitation du National-Canadien et le don d'un droit de passage du Grand-Tronc dans les rues de Détroit, y compris l'avenue Woodward. Où est cet arrangement? Le ministre va-t-il le déposer comme il l'a promis? Non. D'un autre côté, le gouverneur Groseck a convoqué la législature, le 4 février dernier, et elle a tenu une séance spéciale pour étudier l'arrangement avant de le signer, de le sceller et de le livrer. Cependant, nous ne l'avons jamais vu et nous ne le verrons pas avant la prorogation, alors qu'il aura été signé, sans souci de nous.

Avons-nous un libre Parlement, oui ou non? Dirigeons nous aujourd'hui les affaires comme le fait le Parlement anglais? Le National-Canadien appartient-il à son président ou au peuple canadien? Le Parlement n'a-t-il pas droit à ces renseignements? Nous sommes 245 représentants du peuple canadien, fidéicommissaires du peuple, et quand, dans les assemblées politiques, on nous demande des renseignements sur le National-Canadien, personne ne peut répondre. Existe-t-il des lignes doubles inutiles et du gaspillage? Construit-on des embranchements qui ne sont pas nécessaires? La politique influe-t-elle sur l'administration du réseau? Je ne crois pas qu'on doive nommer ce comité. Il n'est pas d'intérêt public de choisir six ou dix membres du Parlement pour nous enlever nos fonctions et nous priver de notre droit d'étudier les estimations de ce réseau.

Je m'intéresse à l'exploitation et à l'administration des chemins de fer Nationaux et au succès réel du régime de nationalisation, et je n'entends pas, en qualité de membre de cette Chambre, me laisser dépouiller de mes droits et de mes privilèges par un comité composé de cinq, de six ou de dix hommes, qui peuvent approuver ou désapprouver l'exploitation par l'Etat. Le ministre, comme tous les autres ministres, devrait soumettre son budget à la Chambre et toutes les opérations financières devraient figurer aux comptes publics. Pourquoi les cacher de manière qu'on ne puisse rien découvrir au sujet de l'exploitation ou des dépenses à compte du capital? Nous savons ce que reçoit le Gouverneur général, et ce que coûte l'entretien de Rideau-Hall. L'honorable M. l'Orateur, le plus important serviteur public que nous ayons au pays, qui préside aux délibérations de cette Chambre, nous communique par le menu tous les déboursés effectués pour l'entretien des services du Parlement.

Il n'est certainement pas dans l'intérêt public que le Parlement n'exerce aucun contrôle sur notre plus importante responsabilité, —la direction des chemins de fer Nationaux, —pour le compte desquels on a dépensé 2 milliards de dollars du contribuable canadien. Qu'arrivera-t-il après la soumission du rapport de ce comité? Il nous le faudra prendre comme lu, ou à peu près. On arrive aux crédits du ministre vers une heure et demie du matin; seulement deux ou trois membres les discutent; nous demandons des renseignements et nous ne pouvons pas les obtenir parce que le ministre dit: nous allons nous en informer auprès du président du réseau; et ce dernier va dire: ce n'est pas dans l'intérêt public. En définitive, est-ce sir Henry Thornton ou ce Parlement qui a l'autorité de déterminer si une chose est ou non dans l'intérêt du public? Le premier est-il au-dessus du Parlement qui l'a nommé et lui a donné ces grands pouvoirs? Maint exemple indique que ces chemins de fer ne sont pas gérés d'une façon éclairée: tous les jours nous demandons des renseignements et le ministre nous répond que l'intérêt public déconseille de les fournir. Il est dans l'intérêt public pour la législature d'Ontario de fournir des renseignements relatifs à la commission hydroélectrique et dans l'intérêt du Pacifique-Canadien d'exposer minutieusement à son conseil d'administration les détails de ses opérations. Vous êtes le conseil d'administration, les administrateurs, au nom du peuple canadien depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, de ce chemin de fer qui a coûté plus de 2 milliards de dollars à nos contribuables. Il n'est pas dans l'intérêt public de réserver ces renseignements et si la question est mise aux voix, j'ai l'intention de voter et de protester contre le manque de gouvernement responsable qui est évident dans ce Parlement aujourd'hui.

Avons-nous le gouvernement responsable quand une propriété publique, qui représente un placement de 2 milliards de dollars, laquelle, d'après moi, n'est pas administrée d'une façon entendue, convenable, est soustraite à l'autorité du Parlement et confiée à un comité qui fera un rapport, passera l'éponge sur tout, aux dernières heures de la session, lorsque un vote formel sera proposé à la Chambre, peut-être à la fin d'une dernière séance qui aura duré toute la nuit? Si c'est ainsi qu'on veut diriger le réseau national, le

régime de l'étatisation ne peut prendre fin assez tôt. Il n'est pas dans l'intérêt public que nous nous déchargions de notre responsabilité sur un comité. La question est claire: un vote pour ce comité est un vote pour l'incompétence dans l'administration du réseau. C'est un vote contre l'exploitation par l'Etat; c'est un vote contre la confiance que nous témoigne le public canadien; et pour cette raison j'ai l'intention de voter contre la création de ce comité, considérant que cette proposition n'est pas dans l'intérêt bien entendu des chemins de fer Nationaux, de la Marine marchande canadienne, du régime de la nationalisation, ni de l'administration éclairée et économique du réseau appartenant au public.

M. A. de WITT FOSTER (Hants-King): Monsieur l'Orateur, je ne prends pas la parole pour appuyer tout ce qu'a dit l'honorable député de Toronto-Nord-Est (M. Church); mais quand même une partie seulement de ses observations serait fondée, il y a néanmoins matière à réflexion dans ce qu'il a dit à la Chambre. Au cours de la session actuelle je me suis efforcé d'obtenir certains renseignements au sujet des chemins de fer Nationaux; et je me trouve dans une situation désavantageuse, étant ignorant des règlements établis de consentement mutuel ou suivis dans cette Chambre et au comité depuis dix ans. Je tiens à obtenir ces renseignements parce que je suis convaincu qu'il y va de l'intérêt vital du pays; mais jusqu'ici je n'ai pu rien obtenir. Le ministre nous a dit que, lorsque ce comité sera nommé, nous pourrons paraître devant lui, poser des questions et obtenir les renseignements que nous désirons. Si, toutefois, mon honorable ami dit vrai, à moins d'être membre de ce comité,—et je n'en suis pas membre,—je ne pourrai pas me présenter devant le comité et je ne serai pas sûr d'obtenir les renseignements que je voudrai. Je me figure paraissant devant le comité où l'on me dit péremptoirement: l'intérêt public déconseille de fournir ce renseignement.

N'est-il pas dans l'intérêt public que les gens de ce pays sachent s'il est vrai que trois ou quatre hommes de la cité de New-York qui auraient eu des accointances avec une firme de cette ville tombée en liquidation, ont obtenu au Canada des positions dont les salaires, d'après les rumeurs, s'élèveraient à des chiffres variant de $30,000 à $50,000 par année, lorsque nous savons qu'il se trouve dans le pays aujourd'hui des gens capables de remplir ces positions pour la moitié de ces salaires et de donner entière satisfaction? Ces questions sont d'intérêt public, même si le bureau de direction des chemins de fer nationaux ou le gouvernement actuel prétendent qu'elles ne le sont pas. Je désirerais savoir si l'on paye des hommes trois fois le salaire qu'ils méritent pour remplir des postes que pourraient très bien occuper des gens instruits de notre pays. Si on doit refuser les renseignements aux honorables députés devant le comité ici, lorsque ces questions sont discutées dans la Chambre aux derniers jours de la session, à une heure du matin, lorsque tout le monde est fatigué, nous avons environ une demi-heure pour les étudier,—et il est question de limiter la longueur des discours à trente ou quarante minutes. . .

Divers MEMBRES Très bien! très bien!

M. FOSTER: Que les honorables députés limitent leurs propres discours. Relativement à ces crédits particuliers, si les honorables députés croient qu'ils n'ont pas été envoyés ici dans l'intérêt du peuple pour remplir leurs devoirs publics et pour consacrer le temps nécessaire à cette fin, ils ne devraient pas se trouver ici. Si, comme je l'ai dit, il ne nous est pas permis de discuter convenablement ces questions dans les derniers jours de la session, on devrait, dans la formation de ce comité, prendre des mesures afin de permettre aux honorables députés d'obtenir les renseignements dont ils ont besoin devant ce comité, même si le premier ministre n'a pas jugé à propos de les choisir comme membres de ce comité.

M. H. E LAVIGUEUR (Québec-Montmorency): Je désire demander au ministre de nous fournir de plus amples renseignements sur le travail de ce comité. Pour ma part, je désirerais savoir le but de sa formation. Pourquoi les crédits des chemins de fer nationaux et ceux de la marine marchande de l'Etat ne viendraient-ils pas devant la Chambre de la façon ordinaire?

M. W. D. EULER (Waterloo-Nord): Monsieur l'Orateur, en ma qualité de président du comité des chemins de fer et de la marine marchande pendant les deux dernières sessions, je désire répondre à mon honorable ami, l'honorable représentant de Toronto-Nord-Ouest (M. Church). Je n'ai rien à dire en particulier sur l'intention du Gouvernement de répondre à certaines questions sur les chemins de fer nationaux; c'est à lui d'en décider. Il a absolument raison de refuser de communiquer des renseignements dans certains cas, car les intérêts du National-Canadien pourraient en souffrir. Je me rappelle très bien que, sous l'ancien régime, des renseignements d'une même nature furent souvent refusés et j'étais alors d'avis que le Gouvernement avait raison.

L'hon. M. MANION: Il y eut maintes protestations contre le refus, cependant.

M. EULER: Je sais, et je n'approuve aucunement ces protestations. En réponse à la déclaration de l'honorable représentant de Toronto-Nord-Ouest, qui prétend que le comité ne permet à aucun député de poser des questions aux membres du bureau de direction des chemins de fer, je nie entièrement l'assertion. Au meilleur de mes souvenirs,—et l'on peut me corriger si je me trompe,—personne n'a refusé un renseignement à un membre du comité qui s'adressait à un des officiers du réseau, depuis sir Henry Thornton en descendant.

L'hon. M. MANION: Il a dit les députés qui ne faisaient pas partie du comité.

M. EULER: J'irai plus loin. Les membres de cette Chambre ont toujours été admis aux séances du comité et, en plusieurs occasions, des députés qui n'étaient pas membres du comité même ont demandé la permission de faire certaines remarques ou de poser des questions à ceux qui représentaient le réseau National-Canadien, et ces derniers n'ont jamais refusé de répondre. Je ne crains aucunement, si le comité est organisé, que pareille demande soit refusée. De plus, tous les témoignages rendus devant le comité furent imprimés avec la permission de la Chambre pour l'information de tous les députés. On a mentionné le fait que le Pacifique-Canadien publiait chaque année un rapport complet pour l'information de ses actionnaires. Le National-Canadien publie un état financier du même genre et il est, à mon sens, aussi complet que celui du Pacifique-Canadien. Ce dernier chemin de fer ne rend pas publiques toutes les affaires de la compagnie, car ses concurrents en tireraient avantage et je ne crois pas qu'un seul membre de cette Chambre ayant à cœur les vrais intérêts d'une entreprise de l'Etat puisse demander au bureau de direction du réseau National de faire sous ce rapport des choses que le Pacique refuse de faire.

L'hon. S. C. MEWBURN (Hamilton-Est): Monsieur l'Orateur, je suis plutôt en faveur de ce projet de résolution. Il me semble bon que ces crédits soient étudiés par un comité spécial de la Chambre, étant donné surtout que le projet de résolution renferme cette clause conditionnelle:

La présente résolution ne signifie aucunement que le droit de discussion en comité des subsides sera restreint.

J'aimerais que le Gouvernement allât plus loin et soumît tous les crédits à un comité spécial de la Chambre. (*Approbations.*) Je

suis persuadé, monsieur l'Orateur, qu'on épargnerait de cette façon beaucoup du temps de la Chambre. Ce comité spécial pourrait entendre les fonctionnaires des ministères dont les crédits seraient à l'étude. Il m'a toujours paru absurde, quand on pose à un ministre toutes sortes de questions, pertinentes ou non, sur des sujets relevant de son ministère,—questions que, dans plusieurs cas, lui est impossible de connaître,—de voir son sous-ministre, bien au courant, va sans dire, des affaires du département, forcé de murmurer le renseignement au ministre qui le répète à la Chambre puisque le sous-ministre n'a pas le droit de fournir directement le renseignement. Si les crédits étaient étudiés par un comité spécial, je crois que nous obtiendrions plus de renseignements de certains services de l'administration officielle et que la besogne de la Chambre serait expédié plus rapidement.

L'hon. M. DUNNING: Monsieur l'Orateur, qu'on me permette d'ajouter un mot. Je ne me proposais pas de soulever un débat en présentant ce projet de résolution. Plusieurs honorables députés appartenant à tous les groupes de la Chambre m'avaient dit que le comité spécial nommé par les années passées pour étudier les questions relatives aux chemins de fer de l'Etat avait donné satisfaction et avait servi à faire connaître à la Chambre et au pays des faits très importants. Le projet de résolution inscrit au Feuilleton est rédigé exactement dans les mêmes termes que la résolution adoptée les années dernières. Puis-je noter, monsieur l'Orateur, que, loin de restreindre les droits des députés, le projet de résolution a pour obpet d'ajouter aux organismes ordinaires un comité spécial chargé d'étudier les détails compliqués des finances des chemins de fer Nationaux. Cela ne réduit aucunement les occasions qu'ont les membres de se renseigner; au contraire, il les augmente. A ce propos, j'appelle l'attention sur la clause conditionnelle dont a parlé l'honorable représentant d'Hamilton-Est (M. Mewburn):

Mais la présente résolution ne signifie aucunement que le droit de discussion en comité des subsides sera restreint.

Tous les organismes de la Chambre restent; mais on y ajoute un petit comité dont les membres sont choisis après entente entre les whips des partis et qui a pour fonctions d'étudier particulièrement les sujets très compliqués relatifs à l'administration de notre chemin de fer National et de notre marine marchande. Tout homme d'affaires comprend qu'un petit groupe peut étudier ces questions fort compliquées plus efficacement que toute la Chambre.

J'ai parlé hier du refus de donner certains renseignements. Je reconnais que c'est une question difficile à résoudre, comme en ont convenu tous mes prédécesseurs. A titre d'exemple, je puis appeler l'attention sur une question relative aux chemins de fer Nationaux qui est maintenant inscrite au Feuilleton, s'il m'est permis de le faire, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: Avec le consentement unanime de la Chambre.

L'hon. M. DUNNING: Voici le troisième alinéa de la question:

Le chemin de fer National-Canadien a-t-il l'intention d'acheter l'immeuble de l'église Saint-Paul et certains immeubles du voisinage pour y établir ses têtes de ligne?

Supposons, monsieur l'Orateur, qu'on réponde à cette question avant l'achat de ces immeubles, les honorables députés ne pensent-ils pas que la publication de ce renseignement serait préjudiciable au chemin de fer, si l'on avait réellement l'intention de faire cette transaction? Cela est évident.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: De quelle question s'agit-il?

L'hon. M. DUNNING: De l'alinéa 3 de la question 16. Je la cite seulement à titre d'exemple. Peut-être peut-on répondre à certaines parties de la question. D'après ce que m'ont raconté des députés de tous les groupes de la Chambre au sujet du fonctionnement de ce comité par les années passées, je vois qu'il s'agit comme tous les autres comités de la Chambre. Bien qu'à vrai dire les honorables députés qui ne sont pas membres du comité n'aient pas le droit de poser de questions, ils peuvent, comme dans le cas des autres comités, poser leurs questions aux témoins par l'intermédiaire d'un collègue qui est membre du comité et ils n'y manquent pas.

J'ai proposé la résolution, monsieur l'Orateur, parce que, me dit-on, on a été d'avis dans le passé que le comité constituait une méthode satisfaisante pour l'examen des affaires du chemin de fer National-Canadien et de la marine marchande. Je le répète, la résolution ne restreint aucunement les droits des honorables députés ou le fonctionnement des organismes ordinaires; mais elle ajoute un nouvel organisme et rend plus efficace l'étude de ces questions fort importantes.

M. J.-A. CLARK (Vaucouver--Burrard): Monsieur l'Orateur, je voudrais faire remarquer au ministre que cette partie de la députation doit avoir six représentants dans le comité proposé et les autres groupes, neuf représentants. Pourquoi n'accorde-t-il pas au parti conservateur la représentation que sa force numérique lui donne le droit d'avoir? Je signalerai également que la représentation actuelle est calculée pour un groupe de quatre-vingt-un députés conservateurs.

M. CHURCH: J'aurais une question à poser au ministre. Si je ne me trompe, il a dit qu'il ne révélerait pas le prix d'achat du chemin de fer électrique de Montréal, car ce n'était pas dans l'intérêt public mais je pourrai lui dire que les journaux de Montréal, peu de jours après la transaction, révélaient le prix payé.

M. l'ORATEUR: L'honorable député a déjà pris la parole.

L'hon. M. DUNNING: En réponse à l'honorable député de Vancouver-Burrard (M. Clark), je n'ai qu'une chose à dire, c'est qu'on en est venu à cette entente après en avoir conféré avec les whips. Quant à moi, je n'ai eu rien à faire à cela.

M. CLARK: Il me semble que ce serait chose facile de modifier le projet de résolution. Il ne fait pas de doute que nombreux sont les députés de la gauche qui désirent prendre part aux délibérations de ce comité, et si on nous accordait la représentation qu'il faut, d'autres députés auraient l'avantage de poser leurs questions devant le comité.

M. T.-G. MURPHY (Neepawa): J'ignore si je déroge au règlement, seulement je voudrais proposer que, si on augmente le nombre des représentants, l'honorable député de Marquette (M. Mullins) soit invité à faire partie du comité.

M. G.-R. GEARY (Toronto-Sud): Puis-je demander au ministre d'avoir l'obligeance de me dire, après y avoir minement songé sans doute, en quoi selon lui, cette procédure hâtera l'adoption des crédits? Si je comprends, la Chambre aura tout l'avantage, comme elle l'a présentement pour les autres crédits, de discuter chaque item, et je serais reconnaissant au ministre s'il voulait me dire quelles seront les fonctions de ce comité, par exemple, quant au rapport à faire et à l'analyse de la preuve. Accordera-t-on d'autres facilités de se renseigner que la Chambre ne possède pas maintenant? Si ce n'est cela, je ne vois pas en quoi ce comité serait plus avantageux.

L'hon. M. DUNNING: Je dois des excuses à mon honorable ami de Toronto-Nord (M. Church) pour n'avoir pas répondu à sa question; je l'ai oubliée; voudrait-il me la poser de nouveau?

M. CHURCH: Le ministre voudra-t-il fournir au comité une liste des passes accordées par le chemin de fer, en dérogation de la loi des chemins de fer?

L'hon. M. DUNNING: Selon moi voilà précisément une question dont le comité pourrait s'occuper. Si, en dérogation de la loi des chemins de fer, des passes sont accordées, j'aimerais à le savoir et je mettrai fin à cette pratique. Mais ce n'est pas la question que mon honorable ami m'avait antérieurement posée?

Puis on me demande ce que le comité aura à faire et comment il peut être utile à la Chambre. Ce comité pourra accomplir ce que cette Chambre ne peut faire en comité, c'est-à-dire assigner à comparaître des fonctionnaires et leur poser toutes sortes de questions quant à l'exploitation du réseau de l'Etat. Il y a plus. Nombre de questions qui peuvent surgir quand la Chambre siège en comité général pourront être résolues par ce comité sans faire perdre de temps à la Chambre. On gaspille bien du temps dans une réunion de 245 députés et naturellement il faut beaucoup moins de temps à un comité moins nombreux faisant enquête sur le même sujet, c'est, si je ne me trompe, ce que l'expérience vous apprend. On a, je crois, en général considéré qu'il serait utile pour la Chambre d'ajouter à son rouage une pièce comme ce comité, sans aucunement restreindre la liberté des députés réunis en comité des subsides.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ai eu l'avantage de faire partie de ce comité depuis qu'il existe? Parfois il fonctionne très bien, d'autrefois moins bien. Nous obtenons une foule de renseignements, mais nous ne les obtenons pas tous; peut-être ne devrions-nous pas les avoir. L'ancien président du comité se trompe quand il dit qu'on ne cache aucun renseignement au comité; en y réfléchissant bien, il admettra que sa mémoire lui fait un peu défaut. Au sujet des appointements, mon honorable ami conviendra sans hésiter, je pense, que l'on ne fournissait pas les renseignements.

M. EULER: Je suis d'avis que mon honorable ami reconnaîtra que les renseignements lui ont été fourni.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais, monsieur l'Orateur, à quoi bon renseigner en secret un député? A la vérité je n'ai pas eu certains renseignements et je n'ai pas voulu les avoir de cette façon. Je voulais connaître les faits relativement à l'organisation économique générale de la compagnie, et dans des affaires de ce genre, les actionnaires et directeurs de cette compagnie,—parce qu'en réalité nous sommes les directeurs, et le peuple canadien, les actionnaires,—ont le droit de savoir l'usage fait de leur argent. Je prends encore cette attitude.

M. EULER: L'honorable député me permet-il de lui poser une question? Affirme-t-il catégoriquement que les administrateurs du réseau lui ont refusé les renseignements demandés?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui; il y a la question des salaires, dis-je. Mais des choses plus importantes se rattachent à ce projet de résolution. Nous obtenons certaines informations certes de grande valeur, une enquête étendue qui serait impossible à la Chambre, et c'est utile aussi. Il n'y aurait pas d'inconvénient à rendre l'enquête un peu plus complète, dis-je. Ce serait une bonne chose, à mon avis, si nous pouvions avoir une idée claire de ce que nous pouvons et ne pouvons pas faire, des circonstances dans lesquelles sir Henry Thornton peut dire au comité qu'il ne révélera pas ceci ou cela. Nous devrions savoir cela; nous ne le savons pas maintenant. Dans nos discussions familières au comité, il n'y a pas beaucoup de divergence d'opinions entre moi et le président, je crois; nous sommes joliment d'accord.

M. C.-G. POWER (Québec-Sud): Mon honorable ami me permet-il de l'interrompre avant qu'il passe à un autre point? Je fais simplement remarquer que tout comité, lorsqu'il s'aperçoit que ses pouvoirs sont insuffisants, n'a qu'à s'adresser à la Chambre pour obtenir des pouvoirs plus étendus. La même règle ne peut-elle pas s'appliquer ici?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il ne s'agit pas des pouvoirs du comité, mais de savoir si des renseignements seront donnés, ce qui est à la discrétion du Gouvernement, ou si le Gouvernement en passera par ce que disent les hauts fonctionnaires du réseau, car voilà à quoi cela se résume. J'affirme que lorsque nous voulons être de bonne foi, il n'existe pas beaucoup de désaccord entre nous sur la voie à suivre. L'ancien Gouvernement suivait une ligne de conduite fort critiquée à l'époque et maintes fois dénoncée par nos honorables vis-à-vis, mais conséquente. Nous prétendions, et c'est encore mon avis, qu'il ne faut rien révéler relativement aux opérations du réseau, aux achats faits aux affaires particulières de chaque jour, toutes les questions de frais. Prenons, par exemple, la question des fournitures. Nous avons prétendu qu'à mesure que les fournitures s'achètent et que des marchés sont conclus et s'exécutent, il serait au détriment du réseau de divulguer par là même aux

rivaux du chemin de fer, les prix des fournitures. Bien plus, comme nous l'avons signalé alors, les fournisseurs ne pourraient jamais accorder de rabais spécial au réseau du peuple, parce que si les prix étaient publiés, tous voudraient avoir le même prix, ce qui signifie que nos acheteurs auraient les mains liées, et nous ne pourrions pas faire les économies voulues. Je pense que cette attitude est claire et bien que nos honorables vis-à-vis l'aient violemment combattue autrefois, ils me donneront raison. Nous n'avons jamais prétendu, toutefois, que les administrateurs du chemin de fer fussent des fiduciaires du peuple libres d'employer son argent à leur gré, relativement à de nouveaux frais d'établissement ou à la vente des valeurs de la compagnie ou à l'achat de nouvelles valeurs. Encore une fois, le président du comité est de mon avis, je pense. Je sais qu'après la discussion sur l'acquisition de l'hôtel Scribe et après qu'il eût été question de la vente d'une propriété, à Montréal, je crois, l'ancien ministre des Chemins de fer, M. Graham, soutint que toutes les questions de vente de propriétés ou d'achats pour fins d'agrandissement doivent être du ressort du Gouvernement, en d'autres termes, qu'il ne faut pas inscrire au compte du capital de nouveaux frais d'établissement et vendre des propriétés hors la connaissance et sans l'assentiment et l'approbation du Gouvernement Mon honorable ami le président du comité me donnera-t-il tort sur ce point? N'est-il pas d'accord avec moi là-dessus? Il était de mon avis alors, ainsi que l'ancien ministre des Chemins de fer. Mais quelle attitude prend le Gouvernement aujourd'hui? Il prétend que nous ne pouvons obtenir d'informations. Le ministre des Chemins de fer fait signe que non. L'attitude du Gouvernement, aujourd'hui, c'est que non seulement les achats ne doivent se faire qu'avec l'approbation du Gouvernement, mais que de plus les achats faits doivent être tenus secrets. Il y a deux jours encore, nous avons reçu cette requête relative à la Compagnie des tramways de Montréal. C'est un nouvel achat, de nouveaux frais d'établissement. Néanmoins, on allègue que la divulgation de nouveaux frais d'établissement est opposée à l'intérêt public. Pourquoi? Comment le comité peut-il remplir ses fonctions, si on lui lie les mains ainsi? Je le répète, le droit des représentants du peuple d'obtenir en Chambre des réponses à leurs questions se rapportant à ces dépenses au compte du capital, ne devrait certainement pas être mis en question.

M. JACOBS: Je croyais que nous devrions écarter la politique de l'administration des chemins de fer. C'était le refrain lorsque nous les avons pris à charge.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne saisis pas l'objet de la remarque de mon honorable ami. Nous n'avons jamais dit,—ni personne, je crois,—mais c'est peut-être à cela que l'honorable député veut maintenant en venir,—que le Parlement renoncerait au droit de dire son mot dans les dépenses au compte du capital. Mon honorable ami croit-il que c'est ce qui devrait se faire?

M. JACOBS: Je crois que l'administration des chemins de fer Nationaux devrait avoir la plus grande latitude possible, et que le gouvernement devrait intervenir le moins possible.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a parfaitement raison, mais avec sa dextérité habituelle, il prend la tangente. J'ai déclaré la même chose en commençant, puis j'ai ajouté que le président du comité, d'après ce que je compris, et certainement l'ancien ministre des chemins de fer (M. Graham)—

L'hon. M. DUNNING: Et le ministre actuel.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre actuel, à ce qu'il dit, était d'opinion qu'aucuns engagements nouveaux comportant dépense de deniers publics, ne seraient pris hors la connaisance des représentants du peuple.

L'hon. M. MACDONALD: La loi le dit.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La loi aurait dû être respectée dans le cas de l'hôtel Scribe, mais apparemment les lois relatives à l'administration des chemins de fer sont faites pour être esquissées.

L'hon. M. MACDONALD: L'on verra cela en comité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En comité, oui, mais à quoi cela sert-il? Le député de Toronto-Nord-Ouest (M. Church), a bien dit que le rapport de ce comité à la Chambre arrive toujours si tard qu'il y a peu de chance d'y donner suite. Je me demande si nous ne pourrions pas faire autrement cette année, et obtenir un rapport à temps pour s'en occuper sérieusement.

L'hon. M. DUNNING: Me permettez-vous de répondre à cette question? En tant que le département des chemins de fer et son ministre sont concernés, mon honorable ami peut être sûr que le comité ne sera pas retardé dans ses travaux. Quant au rapport, cela dépend uniquement du comité. Mais le ministère des Chemins de fer se fera un plaisir de ne rien épargner pour hâter les choses.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis heureux de l'entendre dire par le ministre, parce que l'habitude antérieure à ce sujet donnait du poids aux arguments présentés aujourd'hui. Je m'oppose, monsieur l'Orateur, à la présente constitution de ce comité. Je ne connais pas de raison à l'encontre de la proposition numérique de l'opposition dans le personnel de ce comité. Nous avions droit à 7 membres sur 15,—7 à 8 et la proportion est de 6 à 9.

M. JACOBS: Vos six ont peut-être autant de poids que les neuf autres.

M. P. F. CASGRAIN: Lors de la discussion relative au choix des comités, la question de la représentation de tous les partis dans les comités se posa. Le whip en chef de l'opposition n'était pas présent, je crois, mais un représentant de son parti était là, et il fut convenu que la proportion indiquée dans cette résolution était juste. Je crois que l'honorable député de Victoria (M. Tolmie) était présent à cette discussion ainsi que l'adjoint du whip de l'opposition, et tous les groupes étant représentés, personne n'a semblé trouver à redire à la décision.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami n'a pas démontré que les proportions sont justes. L'on n'a pas fait d'objection alors, dit-il. Il est toujours temps de s'opposer à quelque chose d'injuste et cela est de toute évidence injuste. C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur l'Orateur.

L'hon. HUGH GUTHRIE: Je désire simplement mentionner, monsieur l'Orateur, que ma principale objection à cette proposition est celle qu'a donnée en dernier mon honorable ami d'York-Ouest (sir Henry Drayton), celle qui se rapporte à la date du dépôt du rapport du comité. En conformité du règlement de la Chambre nul sujet soumis à ce comité ne peut être mentionné ou discuté à la Chambre tant que le comité en est saisi. L'an dernier, je me suis trouvé en butte à cette difficulté. Il y avait plusieurs questions que je désirais poser au sujet des chemins de fer nationaux canadiens. Je n'étais pas membre du comité, et celui-ci n'a présenté son rapport qu'à une heure ou deux du matin de la dernière journée de la session, de sorte que je n'ai pas pu obtenir les renseignements que je désirais. C'est une sérieuse difficulté qui devrait être examinée.

Sur 245 députés il n'y a que quinze membres dans ce comité, de sorte que 230 membres n'auront pas le droit de poser des questions ou d'aborder un sujet relativement au National-Canadien tant que ce comité n'aura pas déposé son rapport, et, à moins que ce dernier ne soit présenté deux ou trois semaines avant la prorogation, il ne nous sera guère possible de discuter ces affaires de chemin de fer. Je pense qu'un comité moins nombreux ferait mieux l'affaire.

M. POWER: Qu'est-ce qui empêche n'importe quel membre de la Chambre de se présenter devant le comité et de demander les questions qu'il désire?

L'hon. M. GUTHRIE: Je tiens à discuter ces sujets à la Chambre. Je ne fais pas partie de ce comité, et je crois avoir le droit d'aborder ces questions à la Chambre.

M. POWER: Qu'est-ce qui empêche mon honorable ami de poser ses questions au comité d'abord, et puis de les débattre à la Chambre?

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne me propose pas de me rendre au comité; je n'en fais pas partie. Je voulais traiter certains sujets l'an dernier, mais je n'en ai pas eu l'occasion à cause de l'heure tardive à laquelle le rapport du comité a été déposé. Si nous pouvons mettre fin à cet état de choses, cette année, je ne m'opposerai pas à la nomination du comité. Tout de même je suis en faveur d'un comité de quelques membres pour étudier ces affaires, comme étant le moyen le plus pratique. Mais la composition de ce comité n'est évidemment pas équitable pour ce côté-ci de la Chambre. Bien que notre parti compte cent seize membres, nous n'en avons que six dans le comité; le Gouvernement dont les membres ne sont que de cent, en a six également. La principale opposition ne se trouve donc pas convenablement représentée, et il faudrait remédier à cela.

M. BOYS: Un mot seulement, monsieur l'Orateur. Je ne crois pas qu'il soit trop tard pour prier le ministre de rectifier cette anomalie. Je n'ai pas fait partie du comité de sélection cette année, comme c'est l'habitude pour les whips de chaque groupe, et lorsque j'ai appris que ce comité serait composé de neuf et de six membres, j'ai protesté sur-le-champ, comme le reconnaîtra, je l'espère, le whip en chef ministériel. Auparavant, nous étions pour ainsi dire convenus que la représentation dans les comités serait sur une base mathématique, sans nous occuper des fractions. Il m'a dit que les représentants de notre parti avaient accepté cela. J'ai fait observer que je ne comprenais pas comment ils pouvaient avoir consenti à une représentation de neuf et de six, mais que si c'était exact, je me trouvais engagé moi-même. Je dois dire qu'après enquête, j'ai constaté qu'ils étaient convenus de neuf et de six. J'ai alors demandé sur quelle base possible d'équité cette requête pouvait être

faite. Le whip du Gouvernement n'a pu me donner aucune bonne raison, mais comme la chose avait été acceptée, j'ai compris que je ne pouvais soulever aucune autre objection. Il ne me reste plus qu'à faire remarquer au ministre et au Gouvernement que notre groupe est victime d'une injustice. Si nous calculons la représentation mathématique autant que possible comme pour les autres comités, nous devrions avoir dans ce comité une représentation de 7 5-49, et les progressistes 7 44-49. Cette base de représentation n'a pas été adoptée et nous en avons le désavantage. En dépit de ce qui a été fait, le Gouvernement devrait maintenant nous accorder sept membres, en prendre sept pour lui-même, et en donner un aux progressistes.

L'hon. S. F. TOLMIE: Je faisais partie du comité de sélection avec quelques autres membres de ce groupe, et je dois dire qu'il est vrai que la proportion dans la composition de ce comité n'est pas comparable à celle des autres comités, dont la représentation est satisfaisante. Dans ce cas-ci, le whip en chef et ses amis ont fort insisté sur la représentation qu'ils croyaient juste. Dans la discussion des affaires de ce comité, il y a toujours des concessions jusqu'à un certain point, mais malgré nos instances nous n'avons pas réussi à obtenir la représentation à laquelle nous avons droit. Cependant, il n'est pas trop tard à mon sens pour réparer l'injustice de sorte que la Chambre pourrait modifier la composition du comité selon le plan que suggère le whip en chef du parti conservateur.

L'hon. J. H. KING: Je faisais également partie du comité de sélection et je puis ajouter ceci à l'honneur des honorables membres qui représentaient les différents partis: Ils adoptèrent l'attitude que les comités ne sont pas des groupements de partis, mais des comités du Parlement chargés de découvrir la meilleure marche à suivre en ce qui regarde les mesures législatives fondées sur les questions qui leur sont soumises; nous étions tous disposés à choisir les membres de ces comités en nous appuyant sur ce que nous avons cru être un principe juste et raisonnable. Le Gouvernement a une certaine responsabilité et en conformité de la marche ordinaire, il dispose d'habitude d'une majorité dans les comités. Vu la composition actuelle de la Chambre, il n'en est plus de même. Cependant, le Gouvernement est disposé à accepter cette situation. Pour moi, la représentation des partis dans ce comité est la même que pour les autres.

Divers MEMBRES: Non, non.

L'hon. J. H. KING: Je crois qu'elle l'est et je ne vois pas pour quelle raison, nous modifierons la composition du personel de ce comité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pour quelle raison le ministre affirme-t-il que la répartition est la même quand il n'en est rien?

L'hon. J. H. KING: La majorité parlementaire n'appartient ni au parti libéral, ni au parti conservateur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et puis?

L'hon. J. H. KING: Cependant, il existe une majorité ici et cette majorité doit diriger les délibérations des comités.

M. BOYS: Nous réclamons la représentation qui nous a été reconnue lors de la formation des autres comités. Je ne cherche pas du tout à introduire l'esprit de parti en cette affaire. Nous réclamons une représentation juste et équitable et nous nous plaignons de l'innovation qui a été faite en ce cas particulier.

L'hon. J. H. KING: Ce serait une grave erreur suivant moi d'introduire l'esprit de parti en ce qui regarde la constitution des comités, étant donnée la présente représentation au Parlement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pourquoi ne pas envisager la situation au point de vue de la justice?

L'hon. J. H. KING: Pour moi, les honorables membres devraient être satisfaits de la constitution du comité.

L'hon. M. MANION (Fort-William): Le ministre des Travaux Publics (M. King) a fait erreur, sans le vouloir peut-être, lorsqu'il a affirmé que la représentation est la même en ce qui regarde ce comité que pour les autres. Elle ne l'est pas et c'est pour cela que l'opposition proteste. Ainsi que le whip en chef (M. Boys) et les autres orateurs l'ont fait observer, la représentation dans les autres comités a été calculée en s'appuyant sur une base absolument mathématique. Or, du fait d'un malentendu quelconque, la représentation entre les partis n'a pas été répartie de la même manière et elle est bien différente de celle en honneur dans les autres comités. Entre le parti ministériel et le parti conservateur, la représentation devrait être répartie également tandis que les progressistes et les travaillistes ont droit à un représentant. Il est indéniable que les progressistes ont fourni un appui assez solide au Gouvernement. Or, le groupe agraire de 24 députés se trouve à avoir deux représentants tandis que les 116 membres de l'opposition officielle n'en ont que

six. Cette répartition n'est donc pas juste si nous tenons compte de la force numérique des divers partis en Chambre.

Un hon. MEMBRE: Mon honorable ami voudrait-il exclure le représentant du parti travailliste de ce comité?

L'hon. M. MANION: Loin de moi l'idée d'exclure qui que ce soit, mais il est fort possible que le Gouvernement soit obligé d'exclure quelqu'un. C'est le Gouvernement qui choisit les autres membres du comité et je ne m'explique pas son attitude. Nous avons tout simplement invoqué l'esprit de justice qui a présidé à la formation des autres comités. Pour quelle raison le Gouvernement se départirait-il de cet esprit de justice dans le cas qui nous occupe?

L'hon. J. H. KING: Le Gouvernement agit en conformité de ce qu'il croit être juste étant donnée la situation des divers partis en cette Chambre.

L'hon. M. MANION: Je ne saisis pas très bien le raisonnement du ministre des Travaux Publics. Une conférence a été tenue entre les whips et, je le suppose, les chefs des trois partis. Ils se sont entendus sur la représentation à accorder aux divers groupes dans les différents comités. Or, soit par accident, soit intentionnellement,—et je commence à croire que c'est plutôt avec intention,—on modifie la proportion des représentants des divers partis dans la composition de ce comité en particulier. Mon honorable ami fait des signes de dénégation, mais il a absolument tort. Pour la constitution de ce comité, on adopte une base mathématique absolument différente de celle qui a présidé à la représentation des divers groupes dans les autres comités.

M. CASGRAIN: Pendant tout le temps où l'on a étudié la composition du comité, il était entendu que, en ce qui regarde certains comités, les deux chefs de partis devaient égaliser leurs forces, c'est-à-dire qu'ils auraient le même nombre de membres et que la majorité serait représentée par les autres groupes de la Chambre, composés de progressistes, travaillistes et indépendants. Ainsi la majorité accordée au Gouvernement proviendrait des divers groupes en dehors des deux groupes principaux.

M. BOYS: N'ai-je pas prétendu que nous devrions former nos comités sur une base mathématique? N'est-ce pas l'attitude que j'aie maintenue au nom du parti conservateur en ce qui regarde la composition des comités?

M. CASGRAIN: Une discussion s'est élevée quand le moment est venu de former les comités. Des représentants de tous les partis de la Chambre assistaient à la conférence, y compris le ministre des Travaux publics et l'ancien ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) député de Vivtoria, C.-A. Nous sommes tous convenus que, dans certains comités le plus grand nombre devait être accordé à l'opposition principale et que le côté du gouvernement aurait le plus petit; mais pour certains comités il a été convenu, par tous ceux qui étaient présents, que les partis devaient se diviser également et que la majorité proviendrait des autres groupes de la Chambre.

M. BOYS: C'est ce qui a été fait.

M. CASGRAIN: Ces comités étaient celui des privilèges et élections, si je m'en souviens bien—il peut y en avoir un autre, car je parle de mémoire—et le comité des chemins de fer nationaux et des transports maritimes. C'était là un comité pour lequel nous sommes convenus que les deux principaux partis auraient le même nombre de représentants et que la majorité viendrait des autres groupes, progressistes, ouvriers ou indépendants.

M. BOYS: L'honorable député ne pense-t-il pas que nous faisons preuve de générosité quand nous concédons sept membres au gouvernement, qui est représenté à la Chambre par cent députés, et que nous nous contentons de sept membres quand notre représentation est de cent seize?

M. CASGRAIN: Si l'honorable député veut bien examiner la représentation dans les autres comités, il constatera que celle de l'opposition est plus grande que la nôtre dans certains cas. Dans certains comités le nombre est plus grand parce que c'est la proportion convenue. Le ministre des Travaux publics a concédé que l'opposition devait avoir un membre de plus et, en certains cas, deux, trois et même quatre membres ont été accordés au principal parti d'opposition. Cela s'est fait avec le consentement de tous les partis représentés.

L'hon. M. MANION: En terminant, je tiens à répéter que cette attitude me semble très injuste. Naturellement il n'existe aucun motif ultérieur; de fait c'est pour une question absolument nouvelle. Tous les députés s'intéressent au succès du réseau national. On ne prétend pas qu'il existe un motif ultérieur et les arrangements pour la formation des comités sont équitables. Naturellement, comme l'a dit l'honorable député, il peut exister une exception, mais, somme toute, le Gouvernement est convenu que les comités seraient formés mathématiquement. Dans ce cas, en l'absence de notre whip en chef, il a réussi à modifier la pro-

portion numérique. Je demande aux membres du Gouvernement de considérer cela avec équité, comme ils l'ont fait pour les autres comités, qui n'ont fait aucune plainte, et je demande que ce comité soit formé de nouveau de manière que les deux partis soient représentés proportionnellement. Même comme cela, le Gouvernement aura encore l'avantage.

M. POWER: L'honorable député veut-il répudier une entente à laquelle deux membres de son parti ont consenti?

L'hon. M. MANION: Non, mais si deux députés de la Chambre commettennt une erreur, je ne vois pas ce qui empêche la Chambre de la rectifier.

M. NICHOLSON: Je désire ajouter un mot après ce qui a été dit par l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie). Je m'oppose à la formation de ce comité si cela signifie que toutes les discussions touchant des questions se rapportant au réseau national doivent être enlevées à la Chambre et confiées à un comité de quinze membres. Dans quelques jours, du moins dans peu de temps, nous nous attendons que le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Dunning) présente le bilan annuel et fasse une déclaration au sujet des affaires du National-Canadien et, considérant ce sujet comme très important, je désire présenter quelques remarques à ce sujet en ma qualité de représentant du peuple. Si la formation de ce comité a le résultat que nous avons eu dans tous les comités de la Chambre, c'est-à-dire qu'il sera impossible à un député de discuter les questions dont traite le comité tant que celui-ci n'aura pas présenté de rapport, vous m'avez baillonné, ainsi que tous les autres députés en tant qu'il s'agit des questions intéressant le réseau national, jusqu'à ce que le comité fasse rapport. La session dure depuis quatre mois et demi et c'est aujourd'hui qu'on nomme ce comité. Il lui sera évidemment impossible d'étudier comme il faut ce qui lui sera soumis et de rapporter ses conclusions avant les derniers jours de la session Dans l'intervalle, le ministre des Chemins de fer aura présenté son exposé, tout ce qui concerne les chemins de fer nationaux canadiens aura été voté et nous n'aurons pas la moindre occasion de discuter le sujet. A moins qu'on ne fasse une réserve pour nous permettre de discuter dans cette assemblée les question relatives aux chemins de fer nationaux, malgré que le comité soit en session, alors moi pour un, je m'opposerai avec la dernière énergie à ce qu'on me prive de ma liberté.

M. F. P. QUINN (Halifax): En examinant la liste des membres du comité, je remarque que toutes les provinces y sont représentées sauf la Nouvelle-Ecosse.

Une VOIX: Encore les droits des Provinces maritimes.

M. QUINN: Oui, encore une fois les droits des Provinces maritimes. Après tout ce qui a été dit dans cette Chambre à propos des droits des Provinces maritimes depuis le 7 janvier, nous voyons que l'on ignore encore une fois la Nouvelle-Ecosse. Pour elle la question des chemins de fer est très importante, surtout à l'heure actuelle. Peut-être pourrai-je suggérer un moyen de résoudre la difficulté. Avec quatorze membres de la Nouvelle-Ecosse dans la Chambre, cette province n'est pas représentée dans le comité. Retirez un des représentants du parti ministériel et remplacez-le par un des membres de la Nouvelle qui siègent de ce côté-ci; le problème sera résolu.

M. O. B. PRICE (Westmoreland): Si l'on avait donné à ce comité le pouvoir d'étudier à fond tout ce qui concerne les chemins de fer nationaux canadiens et de communiquer à la Chambre les renseignements qui lui ont été refusés, je serais en faveur de l'instituer. On se rappelle que le 13 octobre 1921, le premier ministre, adressant la parole à Moncton, disait que s'il était réélu, on ferait un examen complet de tout ce qui touche aux affaires, à l'exploitation et à la direction des chemins de fer nationaux et que les renseignements seraient communiqués au public. Voilà la déclaration que le premier ministre avait faite et à laquelle on ne s'est pas conformé. J'ai demandé ici même des renseignements et l'on m'a répondu qu'il n'était pas dans l'intérêt public de les divulguer Peut-être n'était-ce pas dans l'intérêt du chemin de fer de peur de la concurrence des autres En réalité, le département des Chemins de fer sait que le chemin de fer du Pacifique-Canadien possède tous les renseignements qu'il peut avoir lui-même relativement au transport des marchandises entrant ou sortant des ports du Canada Il doit posséder ce renseignement aussi bien que les chemins de fer nationaux et si j'ai demandé cette information c'était afin de pouvoir faire des comparaisons entre différentes sections du réseau des chemins de fer nationaux Je demanderai à nos honorables collègues d'en face, lorsqu'ils sont portés à condamner ou plutôt à critiquer les Provinces maritimes, d'examiner comme il faut les conditions qui existent là-bas et de comparer les moyens de transport de l'Est et ceux de l'Ouest.

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'est pas, je le crains bien, en train de discuter la

motion dont la Chambre est saisie. Je le prierai de bien vouloir s'en tenir au sujet en discussion.

M. PRICE: Je tâche de signaler les sujets que je chargerais ce comité d'étudier à fond. J'allais les mentionner et j'espère, monsieur l'Orateur, que vous me le permettrez. L'Ouest a un tarif de transport inférieur de 100 p. 100 à celui de nos voisins de l'autre côté de la frontière.

M. l'ORATEUR: Je regrette, mais l'honorable député n'est réellement pas dans l'ordre. Il doit limiter ses remarques au sujet en discussion, qui est de savoir si oui ou non le comité doit être nommé. L'honorable député aura l'occasion, lorsqu'on abordera les crédits, d'exposer ses revendications. Pour le moment, il s'agit pour la Chambre de décider si ce comité doit être nommé.

M. C. H. CAHAN (Saint-Laurent-Saint-Georges): Monsieur l'Orateur, je crois comprendre que si ce comité était nommé, la Chambre, d'après la coutume actuelle, ne pourrait pas discuter les questions relatives aux chemins de fer nationaux avant d'avoir reçu le rapport du comité.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député veut-il permettre? Ce n'est pas ainsi que j'interprète le projet de résolution. Il va sans dire que la discussion en détail de ces prévisions budgétaires n'aura lieu que lorsque le comité aura fait rapport, mais je me propose de faire ce que l'on appelle l'exposé annuel du ministtre des Chemins de fer aussitôt que possible, maintenant que la discussion sur le budget est terminée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami devrait, en toute justice, ajouter qu'il soumet ces prévisions au comité et que nous n'en entendrons plus parler que lorsque le comité aura déposé son rapport.

L'hon. M. DUNNING: Mais à l'occasion de l'exposé que je ferai à la Chambre, on pourra les discuter; du moins il en était ainsi au cours des sessions antérieures.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pendant bien peu de temps.

L'hon. M. DUNNING: La discussion peut durer au gré des honorables députés. Il n'y a pas de restriction que je sache.

M. CAHAN: J'aimerais, s'il y a moyen, connaître l'avis de l'Orateur sur l'usage observé par la Chambre lequel veut, me semble-t-il, que l'on ne peut discuter à la Chambre les questions soumises à un comité, sauf après la présentation du rapport du comité en question. Règle générale, cet exposé périodique du ministre des Chemins de fer, et dont parle le ministre actuel, ne se fait pas dans des circonstances qui prêtent à un débat. Il y a certaines questions concernant nos voies ferrées que j'aimerais, ainsi que d'autres honorables députés, à discuter dans cette Chambre. Nous voulons qu'il nous soit donné amplement occasion de faire connaître notre manière de voir au sujet de ces chemins de fer, et si la création de ce comité doit retarder cette discussion et nous empêcher de l'entamer avant le dépôt des rapports de comité, je me prononcerai contre la nomination du comité. Pour cette raison, j'aimerais à connaître votre avis, monsieur l'Orateur, car votre connaissance approfondie du règlement vous met en mesure de trancher la question.

L'hon. M. MACDONALD: Ayant siégé pendant les deux dernières sessions du Parlement où cette motion fut adoptée du consentement des deux partis, je dois dire que les honorables députés qui craignent de voir porter atteinte à leurs privilèges, n'ont rien à appréhender de ce côté. Le ministre des Chemins de fer fera, probablement la semaine prochaine, son exposé annuel et il sera fait une motion tendant à en renvoyer l'examen au comité. Etant donné que dans le passé on a permis, ce qui était un droit, la discussion la plus libre possible, l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges n'a pas lieu de craindre qu'il ne pourra pas exposer à la Chambre ses vues sur les chemins de fer nationaux ou leur administration, car à cette phase des travaux les députés ont le droit absolu de poser des questions au Gouvernement. Pour ce qui est des détails au sujet desquels il désire se renseigner à fond, il leur sera plus facile d'obtenir les renseignements voulus par l'intermédiaire des membres du comit qu'ici même où l'on ne peut que faire des questions.

M. CAHAN: Je veux simplement savoir si, à l'occasion de la motion du ministre des Chemins de fer demandant le renvoi de la question dont il s'agit à ce comité spécial, nous avons le droit d'entamer une libre discussion de tout ce qui se rattache aux lignes du réseau national. Ce n'est pas ainsi que j'entends l'usage.

L'hon. M. MACDONALD: Au deux dernières sessions, l'exposé du ministre des Chemins de fer a été accompagné d'une discussion prolongée; il n'y a pas de doute là-dessus. Au nom du Gouvernement et du ministre des Chemins de fer je puis dire que, lorsque ce dernier aura fait son exposé, les honorables députés auront amplement l'occasion de discuter la question dans ses détails.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Après avoir ainsi répondu à l'objection de l'honorable député de Saint-Laurent-St-Georges (M. Cahan), pourquoi n'en ferait-on pas autant au sujet de l'observation que j'ai faite, c'est-à-dire que la Chambre devrait être équitablement représentée dans le comité.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'ai prié mon collègue, le whip de me communiquer la liste des divers comités qui ont été constitués après entente le 23 février dernier, alors que le comité de sélection en vint à une décision relativement aux divers comités de la Chambre. Ce que je veux faire ressortir, c'est que tous les comités ont été constitués au même moment. Certaines raisons militaient en faveur d'un plus grand nombre de représentants d'un parti attribués à un comité qu'à un autre, mais dans l'ensemble, la distribution a été établie avec l'idée de rendre justice à tous les intéressés. Quant au comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes, je vois qu'il se compose en tout de 129 membres. Les libéraux y comptent 54 membres, les conservateurs, 61 et les progressistes 14. Si le Gouvernement s'en rapportait au raisonnement des honorable députés d'en face ou se rendait aux propositions qu'ils nous font, nous pourrions exiger qu'au lieu des 54 membres que nous avons au comité, il nous en soit attribué le même nombre que l'on a accordé au parti conservateur, c'est-à-dire 61.

M. CLARK: Pourquoi la représentation libérale serait-elle aussi nombreuse que celle de l'opposition?

Le très hon. M. MACKENZIE KING: Ce que je demande est parfaitement juste.

M. CLARK: Et au point de vue de la représentation de cette Chambre?

Le très hon. MACKENZIE KING: L'honorable député reconnaîtra peut-être certains droits et privilèges au Gouvernement.

M. CLARK: Je conviens des droits du Gouvernement, et je serai le premier à appuyer le premier ministre, quant à cela. Mais d'après le ministre des Travaux publics (l'hon. M. King) c'est un gouvernement minoritaire que nous avons, et cela étant, de son propre aveu, le principe minoritaire s'applique dans les comités. Je ne vois nulle raison de donner aux partis une représentation différente en comité et à la Chambre.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je n'entendais pas retenir la Chambre aussi longtemps à ce sujet, car je crois que tous les aspects ont été bien exposés; mais je désire attirer l'attention des honorables députés sur le fait très important que l'opposition compte 61 membres et le Gouvernement 54 seulement dans le comité des Chemins de fer, canaux et télégraphes. La représentation dans le comité des chemins de fer Nationaux est ainsi partagée: 6-6-3. Je n'étais pas présent à la réunion, mais je n'ai pas le moindre doute que les honorables membres de l'opposition devaient avoir leur raison de préférer une représentation plus nombreuse dans le comité permanent que dans le comité spécial. Les comités, je le répète, ont été constitué ensemble, en tenant compte de tout, et il faut les accepter ou les répudier tels quels. La représentation arrêtée a été approuvée dans tous les autres comités, le Gouvernement se conformant à sa part, et je crois que nous avons le droit de demander qu'il soit fait de même pour ce comité, du moins jusqu'à ce qu'il se soit mis à l'œuvre. Si l'on juge à propos alors de modifier la composition du comité, cela pourra se faire en la manière usuelle.

Le Gouvernement sans doute tiendra à conserver la présidence du comité, et, de ce moment-là, la partie agissante du comité se trouvera modifiée d'autant. Je crois que, tout bien pesé, mes honorables amis de l'opposition reconnaîtront que l'on s'est efforcé de rendre justice à tous.

M. BOYS: Dès le début, mon entente avec le whip du Gouvernement comportait la représentation mathématiquement répartie. Au comité des chemins de fer, la représentation est proportionnée exactement. L'opposition compte 116 membres; les ministériels 100; et les progressistes et indépendants, 28, et la représentation respective dans ce comité est de 61-54 et 14.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne doute pas que mon honorable ami n'ait exposé le point de vue mathématique au whip du Gouvernement, qui l'a examiné.

M. BOYS: La proposition a été agréée. Je reconnais qu'il en fut autrement pour le comité dont il est présentement question.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ajouterai que dans le comité des douanes, dont la composition a été approuvée par le très honorable chef de l'opposition, il y a quatre conservateurs et quatre libéraux. Pourquoi ce qui convenait dans ce cas-là ne conviendrait-il pas dans ce cas-ci?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais vous n'aviez là qu'un de vos amis tandis qu'ici vous en avez trois.

M. BOYS: Nous voulons la même chose dans ce cas-ci. Nous avons consenti à vous abandonner le contrôle du comité, bien que

notre effectif soit de 116 et le vôtre de 100 seulement, aussi longtemps que les progressistes seraient avec vous, et nous avons convenu de 4, 4 et 1.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est ce que nous voulons dans ce cas-ci.

L'hon. M. ROGERS: Mon très honorable ami oublie qu'indépendamment de toute proportion de parti, il y a ce fait très important que la Nouvelle-Ecosse n'a pas un seul représentant dans le comité.

L'hon. M. LAPOINTE: Je crois que la composition de ce comité est le résultat d'une entente. J'ai entendu souvent mon honorable ami de Simcoe-Nord (M. Boys)—faisant depuis longtemps et remarquablement bien fonction de whip,—dire dans cette Chambre que ces conventions entre whips de différents partis obligeaient en honneur et qu'elles devaient être respectées par les membres de la Chambre. A mainte reprise j'ai entendu exprimer cette opinion par l'honorable député. A cette session tous les comités ont été constitués en même temps; et l'on a accepté du même coup le nombre de membres faisant partie du comité en question. Mais il se trouve que les autres comités ont été organisés plus tôt, conformément à cette entente que toute la Chambre a acceptée. A présent qu'il s'agit d'organiser ce comité spécial, je maintiens qu'en justice pour tous les intéressés on devrait se conformer à l'arrangement conclu par les whips et approuvé par tout le monde.

M. CLARK: Puis-je poser une question au ministre de la Justice? Entend-il que tout parti dans cette Chambre est obligé de s'incliner devant les rapports de comités? Je suppose que non.

L'hon. M. LAPOINTE: Je maintiens que, dans ce cas comme dans maints d'autres où il existe une entente entre les whips, ce pacte d'honneur devrait être accepté et respecté par la Chambre.

M. QUINN: Allez-vous persister à ignorer la Nouvelle-Ecosse en ce qui concerne ce comité?

Le très hon. MACKENZIE KING: Si les membres du parti de mon honorable ami veulent substituer un représentant de la Nouvelle-Ecosse à l'un des trois membres de l'Ontario, le Gouvernement sera heureux d'accéder à la suggestion. Mais ce que je veux signaler particulièrement à la Chambre en ce moment, c'est que le comité qui a arrêté la composition de ces comités a tenu compte de considérations que nous risquons de perdre entièrement de vue. Un comité spécial ne peut compter plus de 15 membres sans le consentement unanime de la Chambre. Or, j'ose dire qu'il serait inutile d'essayer d'obtenir le consentement unanime à la modification de l'arrangement conclu entre les whips. Je propose donc à la Chambre, monsieur l'Orateur, d'adopter le présent projet de résolution; une fois les comités formés, si l'on met de l'avant des raisons valables pour modifier leur composition de quelque manière, nous pourrons étudier la question.

L'hon. J. W. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, puis-je demander au premier ministre: étant donné la très grande importance des questions dont ce comité aura à connaître, croit-il réellement qu'il pourrait faire consentir la Chambre à doubler le nombre des membres du comité? A mon sens ce comité est bien trop peu nombreux, vu l'importance des questions qu'il devra étudier Il n'y aura que les quinze membres du comité spécial qui pourront obtenir des renseignements et les garder pour eux: ils ne doivent en faire part à personne.

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, laissez-moi dire à mon honorable ami que ce comité diffère des autres comités en ce qu'il n'enlève nullement aux membres le privilège de discuter en détail, à la Chambre, les questions relatives aux chemins de fer. Le comité va simplement faire un triage des renseignements et permettre aux députés de décider quels aspects de la situation ils vont développer à la Chambre. Nous gagnerons ainsi un temps précieux, qui autrement serait perdu à la Chambre, à répondre à des questions sur des détails d'importance secondaire. En réalité le comité a pour objet de gagner du temps.

L'hon. M. EDWARDS: Je le reconnais.

Le très hon. MACKENZIE KING: Si les honorables députés qui ne font pas partie du comité veulent se présenter devant lui et obtenir des renseignements, ils auront toute liberté de le faire. Le Gouvernement ne veut aucunement adopter une attitude qui ne souffre pas de modification. Je propose que le projet de résolution soit accepté et qu'ensuite les whips s'entendent. S'ils consentent mutuellement à accorder un autre membre aux députés de l'opposition et un autre membre au reste de la députation, nous agréerons volontiers cette propostion. Mais cela devrait se faire selon moi, comme le premier arrangement s'est fait: par les whips eux-mêmes.

M. BOYS: Nous sommes ici en présence d'un fâcheux malentendu. Voici la transaction que je propose: Le premier ministre consentira-t-il à ce que, du consentement unanime, le nombre des membres soit augmenté

d'un, que nous ayons le droit de nommer cet autre membre et qu'il soit un représentant de la Nouvelle-Ecosse?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ai offert une suggestion, monsieur l'Orateur, qui me paraît tout à fait juste, à savoir: que les whips eux-mêmes s'entendent sur toute modification opportune de la composition du comité, puisque ce sont eux qui ont fait le premier arrangement. Une suggestion unanime émanant des whips aura l'attention favorable du ministère.

M. BOYS: Le Gouvernement est-il prêt à accepter ma proposition de nommer un membre de plus?

M. A. E. ROSS (Kingston): Monsieur l'Orateur, je suggérerai au premier ministre qu'en justice il devrait réserver le projet de résolution et fournir aux whips l'occasion de se consulter. Il doit comprendre que son parti n'est pas le Gouvernement. Nous ne le reconnaissons pas et ne le reconnaîtrons jamais comme tel.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne puis aucunement accepter les vues de mon honorable ami. Je veux qu'il sache bien que, pour le Gouvernement, ce n'est pas une question de parti. Il s'agit uniquement de savoir qui peut compter sur la confiance de la majorité dans la Chambre. Le Gouvernement actuel est en mesure de le faire et il compte bien continuer.

M. ROSS (Kingston): Alors faites disparaître les groupes et dites: Voici le Gouvernement.

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est ce que nous faisons.

M. ROSS (Kingston): Alors que le Gouvernement, ou ce que vous appelez le Gouvernement, exige une majorité.

Un MEMBRE: Cela s'est fait en janvier.

M. ROSS (Kingston): On demande que le projet de résolution soit adopté et que les whips se consultent ensuite. Ce n'est pas juste. Pourquoi ne pas retirer le projet de résolution pour le moment et laisser les whips se consulter?

L'hon. M. MACDANOLD: Parce que le whip du parti de mon honorable ami a accepté la liste des noms de la motion. Si on désire un changement, que les honorables députés s'entendent, puis fassent une recommandation à la Chambre.

M. H. A. STEWART (Leeds): Je désire faire quelques brèves remarques sur cette motion. J'approuve la méthode de référer ces crédits à un comité, car il me semble que nous obtiendrons de meilleurs résultats qu'en essayant d'étudier la question en comité plénier. Mais je ne puis oublier le fait que ce comité aura à s'occuper de la question la plus importante dont cette Chambre soit saisie; les chemins de fer Nationaux-Canadiens traversent tout le Canada, et ce comité devrait représenter toutes les parties du pays. La Nouvelle-Ecosse, je crois, devrait être représentée, et le nombre suggéré, soit quinze, est, à mon sens, trop peu élevé. Je demande que la Chambre consente unanimement à ce que le nombre soit augmenté, puis laissons les whips s'entendre quant au choix des membres afin de représenter toutes les parties du pays et tous les groupes de cette Chambre. Le comité jouira alors de la confiance de cette Assemblée et l'on obtiendra les meilleurs résultats sur cette question si difficile et si importante.

M. L.-G. BELL (Saint-Antoine): Le ministre de la Justice est généralement très juste dans ses remarques, mais bien qu'il ait parlé du sujet comme d'un pacte d'honneur, il ne faut pas oublier que, même dans ce cas, il peut y avoir malentendu. Il semble évident qu'il y a malentendu entre le whip du Gouvernement et celui de notre parti. Il est certain que le Parlement est suprême; cette question a été référée au Parlement et, à mon sens, la suggestion du premier ministre qui veut référer de nouveau la question aux whips n'est pas conforme au règlement; qu'on me permette cette remarque. Le Parlement, je pense, devrait régler cette question cet après-midi.

L'injustice dont souffre l'opposition a été clairement exposée. Le ministre des Chemins de fer nous a dit que toute question que pourraient soulever les honorables députés ne formant pas partie du comté devront passer par ceux qui en sont membres et les questions seront alors discutées. Nous avons seize députés de plus que tout autre groupe dans cette Chambre et ces seize membres ne seront pas représentés. Pour cette raison, il nous faudrait un membre de plus dans le comité. On a également fait remarquer que toutes les provinces, la Nouvelle-Ecosse exceptée, ont un représentant dans le comité. Cela n'est évidemment pas juste car je ferai remarquer que le groupe progressiste, qui ne compte que 22 membres dans cette Chambre, a deux représentants, tandis que le groupe des Provinces maritimes, qui compte vingt-cinq membres, n'en a pas.

L'hon. M. LAPOINTE: Le Nouveau-Brunswick en a deux: M. Jones et M. Robichaud.

M. BELL (Saint-Antoine): Mais les membres qui représentent la Nouvelle-Ecosse sont

si intéressés à cette question qu'ils devraient certainement être représentés dans ce comité.

L'hon. J.-H. KING: Qui a suggéré les noms de ceux de l'opposition qui devaient faire partie du comité? Nous savons que la députation des Provinces maritimes, de la Nouvelle-Ecosse surtout, se compose en grande partie de conservateurs, et si ces derniers désirent avoir un représentant de la Nouvelle-Ecosse dans ce comité, les whips peuvent facilement s'entendre à ce sujet.

M. BELL (Saint-Antoine): La difficulté, je crois, vient de ce que l'on ne veut pas discuter ce rapport en comité plénier de la Chambre. A cause de cela, nous devrions avoir tous les représentants auxquels nous avons droit afin d'être sûrs que ce rapport sera présenté à la Chambre bientôt pour pouvoir le discuter.

M. THOMAS CANTLEY (Pictou): Est-il juste que la Nouvelle-Ecosse, qui élit quatorze députés, ne soit pas représentée dans ce comité? En ma qualité de représentant de la Nouvelle-Ecosse, je fais appel au Gouvernement et à la Chambre. Je ne demande pas que, pour nommer un représentant de cette province, on diminue le nombre de ceux de l'Ontario; mais je désire qu'un député de cette province soit nommé membre du comité. La question du transport est aussi importante dans la Nouvelle-Ecosse que dans toute autre partie du Canada, sinon plus. Toute décision qui enlève aux représentants de la Nouvelle-Ecosse l'occasion de se renseigner à fond sur les affaires du National-Canadien est fort injuste. C'est peut-être parce que la Nouvelle-Ecosse a élu une si grande proportion de députés conservateurs que ma province est maintenant punie.

L'hon. M. DUNNING: Je puis résoudre cette difficulté en un instant. Si les honorables membres de la gauche conservatrice ne veulent pas remanier la liste de leurs représentants de façon à ce qu'un député de la Nouvelle-Ecosse soit membre du comité, j'obtiendrai d'un membre de la droite qu'il soit assez généreux pour céder sa place.

M. CANTLEY: Je ne suis pas en mesure de faire des marchés au nom de mon parti; mais je fais remarquer que, dans l'état actuel des choses, nous sommes traités injustement. Je ne veux pas demander aux représentants de l'Ontario de céder la place d'un des leurs à un député de ma province. Je demande justice pour la Nouvelle-Ecosse.

(La motion de l'honorable M. Dunning mise aux voix, est adoptée).

ONT VOTE POUR:

Mlle Macphail.

MM.	MM.
Baldwin,	Lacombe,
Beaubien	Laflamme,
Benoît,	Lanctôt,
Bettez,	Langlois,
Bird,	Lapierre,
Boivin,	Lapointe,
Boucher,	Lavigueur,
Bourassa,	Letellier,
Boutillier,	Lovie,
Brown,	Lucas,
Campbell,	Macdonald (L'hon. M.),
Cannon,	MacLean (Prince),
Cardin,	Maclean (York-Sud),
Carmichael,	McLean (Melfort),
Casgrain,	McIntosh,
Coote,	McKenzie,
Cross,	McMillan,
Delisle,	McPhee,
Denis (St-Denis),	Malcolm,
Denis (Joliette),	Mercier (Laurier-Outremont),
Desaulniers,	Mercier (St-Henri),
Descôteaux,	Millar,
Donaghy,	Morin (Bagot),
Dubuc,	Morin (St-Hyacinthe-Rouville),
Duff,	Motherwell,
Dunning,	Neill,
Dussault,	Parent,
Elliott,	Perras,
Euler,	Raymond,
Evans,	Rhéaume,
Evanturel,	Rinfret,
Fafard,	Robb,
Fansher,	Roberge,
Fiset (sir Eugène),	Robitaille,
Forke,	Ross (Moose Jaw),
Gardiner,	St-Père,
Garland (Bow-River),	Spence (Maple-Creek),
Gershaw,	Spencer,
Gervais,	Steedsman,
Girouard,	Stewart (Edmonton-Ouest),
Goodison,	Sylvestre,
Goulet,	Tobin (Richmond-Wolfe),
Guérin,	Tobin (Wetaskiwin),
Hall,	Totzke,
Hatfield,	Vallance,
Heaps,	Verville,
Heenan,	Ward,
Howard,	White (Mont-Royal),
Jacobs,	Woodsworth,
Jelliff,	Young (Saskatoon),
Jenkins,	Young (Weyburn).—107.
Johnston (Long-Lake),	
Kennedy (Rivière de-la-Paix),	
King (Huron-Nord),	
King (Kootenay-Est),	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Anderson (Toronto-High-Park),	Bowen,
Anderson (Halton),	Boys,
Armstrong (Témiscamingue-Sud),	Bristol,
Armstrong, (Lambton-Est),	Bury,
Arthurs,	Cahan,
Baker,	Cantley,
Bell (Hamilton-Ouest),	Chaplin (Kent, Ont.),
Bell (St-Antoine),	Chaplin (Lincoln),
Bell (St-Jean-Albert),	Charters,
Bennett,	Church,
Black (Yukon),	Clark,
	Cotnam,
	Davis,
	Dickie,

Doucet,
Drayton (sir Henry),
Duncan,
Edwards (Waterloo-Sud),
Edwards (L'hon. M.),
Embury,
Esling,
Fish,
Flemming,
Foster,
Geary,
Gott,
Grimmer,
Guthrie,
Hannesson,
Harris,
Hay,
Hocken,
Hodgins,
Hubbs,
Johnstone (Cap-Breton-Nord-Victoria),
Jones,
Kaiser,
Kennedy (Winnipeg-Centre-Sud),
Ladner,
MacDonald (Cap-Breton-Sud),
Macdonald (Kings),
Macdonald (Richmond-Cap-Breton-Ouest),
Macdougall,
MacNutt,
McClenaghan,
McKillop,
McQuarrie,
Maloney,
Manion,
Maybee,
Messervy,
Morand,
Murphy,
Nicholson,
Peck,
Pettit,
Preston,
Price,
Quinn,
Robinson,
Rogers,
Ross (Kingston, ville),
Rowe,
Ryckman,
Ryerson,
Senn,
Simpson,
Sinclair,
Smith,
Smoke,
Spence (Parkdale),
Stansell,
Stevens,
Stewart (Leeds),
Stirling,
Sutherland (Oxford-Sud),
Sutherland (Oxford-Nord),
Thompson,
Tolmie,
Tummon,
Wilson (Wentworth).—92.

ONT PAIRE:

(La liste de ceux qui ont pairé est fournie par les whips en chef.)

MM.
King (Prince-Albert),
Deslauriers,
Pouliot,
Howden,
Cahill,
Fontaine,
Speakman,
Marcil,
Robichaud,
Donnelly,
Power,
Bothwell,
Sanderson,
Fournier,
MM.
Meighen,
Langworthy,
Lennox,
Mullins,
O'Neill,
Chabot,
Black (Halifax),
Perley,
Culligan,
Barber
Mewburn,
Fraser,
Wright.
Garland (Carleton) (Ont.).

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas pairé, l'on ne m'a pas demandé de pairer et il n'y a pas eu d'entente à ce sujet, seulement connaissant le motif de l'absence de mon très honorable ami le chef de l'opposition, j'ai pensé qu'il n'y avait pas lieu de voter sur cette proposition. Eussé-je voté, j'aurais donné mon appui à la motion.

L'hon. M. MARCIL: J'ai pairé avec l'honorable député d'Argenteuil (l'hon. sir George Perley); eussé-je voté j'aurais appuyé la motion.

M. ROBICHAUD (Texte): Monsieur l'Orateur, j'ai pairé avec l'honorable député de Restigouche-Madawaska (M. Culligan). Eussé-je voté, j'aurais voté pour la motion.

M. BARBER: J'ai pairé avec l'honorable député de Willow-Bunch (M. Donnelly); eussé-je voté, c'eût été contre la motion.

M. POWER: J'ai pairé avec l'honorable député de Hamilton-Est (l'hon. M. Mewburn). Autrement, j'aurais voté en faveur de la motion.

M. FRASER: J'ai pairé avec l'honorable député de Swift-Current (M. Bothwell). Eussé-je voté, j'aurais voté contre la motion.

M. SANDERSON: J'ai pairé avec l'honorable député de Perth-Nord (M. Wright). Autrement j'aurais appuyé la motion.

2e LECTURE

D'un projet de loi modifiant la loi des grains.

M. M.-N. CAMPBELL (Mackenzie) propose la 2e lecture d'un projet de loi (bill n° 8) modifiant la loi des grains (récépissés d'entrepôts).

(La motion est adoptée.)

Le projet de loi est lu pour la 2e fois et renvoyé au comité d'agriculture et de colonisation.

COMITE DES VOIES ET MOYENS

MODIFICATIONS AU TARIF DES DOUANES DE 1907

La Chambre se forme en comité de voies et moyens et l'Orateur quitte le fauteuil.

L'hon. M. ROBB: M. le président, je crois savoir que le très honorable chef de l'opposition veut prendre la parole sur la résolution n° 1, de sorte que nous allons la réserver et je vais prier le comité de s'occuper de la résolution n° 2.

2. Que l'Annexe A du Tarif douanier 1907, telle qu'elle est modifiée par le chapitre 15 des Statuts de 1913, le chapitre quarante-sept des Statuts de 1919, le chapitre 27 des Statuts de 1921, le chapitre dix-neuf des Statuts de 1922, le chapitre 42 des Statuts de 1923 et le chapitre trente-huit des Statuts de 1924, soit de nouveau modifiée par la radiation de ladite annexe les numéros 7, 20a, 22, 23, 28, 30, 32, 39b, 77a, 90, 134, 135, 438, 448, 590, 680a, des diverses énumérations de marchandises qui s'y rapportent et des divers taux de droits de douane, s'il en est, indiqués en regard de chacun desdits numéros, et par l'insertion des numéros, énumérations et taux de douane suivants, dans ladite annexe A:—

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je proposerais d'étudier les résolutions alinéa par alinéa. Si le ministre des Finances, mon ho-

norable ami, veut lui-même énumérer les alinéas, nous épargnerons beaucoup de temps.

L'hon. M. ROBB: Soit.

Tarif des douanes—7. Viandes fraîches, n.d., par livre: tarif préférentiel britannique, 2c. tarif intermédiaire, 2c. ½; tarif général, 3c. ½.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami voudra-t-il s'expliquer.

L'hon. M. ROBB: Il ne s'agit que d'augmenter de ½ c. le tarif général pour corriger une erreur faite dans la transmission par câblogramme de la convention australienne.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ai l'impression que mon honorable ami se trompe dans ce qu'il dit à la Chambre. Je pense que le tarif de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande est de ½ c. Si mon honorable ami consulte le tarif douanier, il verra sous la rubrique de "Australie et Nouvelle-Zélande, article n° 7", cet article même de "Viandes fraîches, n.d."; or, sous le tarif de préférence britannique, le droit est de 2c., de 2½c. sous le tarif intermédiaire et de 3c. sous le tarif général; dans le cas de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, le droit est de ½c. par livre. Que fait mon honorable ami? Croit-il relever le taux des droits sur les viandes fraîches d'Australie de ½c. à 2c. par livre? C'est ce que je ne pense pas.

L'hon. M. ROBB: Pas du tout. Je relève le tarif général de 3c. à 3c. ½ afin de lui donner une marge un peu plus considérable.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Bien que mon honorable ami puisse croire que c'est là ce qu'il fait, je crains fort qu'il ne soit dans l'erreur. J'ai la loi sous la main et je cite le texte. L'article qu'il retranche est ainsi conçu:

Viandes, tarif de préférence britannique, 2c.; tarif intermédiaire, 2c. ½; tarif général, 3c.

Dans ce cas, le taux est de ½c. en faveur de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Je suggère que mon honorable ami examine la question et qu'en attendant, rapport soit fait sur l'état de la question.

L'hon. M. MANION: Puis-je faire observer au ministre des Finances que les exemplaires des présentes résolutions semblent rares. Le hasard a voulu que je trouve une copie desdites résolutions dans ma chambre, mais je n'ai pu mettre la main sur une seule autre ici. Il serait bon d'en avoir d'autres, car il peut se faire que d'autres honorables membres aient égaré la copie qui leur a été adressée au débat. Or, il est impossible de suivre la discussion d'une façon intelligente à moins d'avoir le texte sous les yeux.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

L'hon. M. ROBB: Puis-je informer mon honorable ami que si les liasses des honorables membres sont convenablement ternues, ils trouveront ces résolutions dans les procès-verbaux du 15 avril dernier. Je propose que l'article soit adopté.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non; je désire me rendre compte des modifications que l'on fait réellement subir à ces résolutions.

Le très hon. MACKENZIE KING: Il me semble que cela ferait l'affaire de nos collègues si ces résolutions étaient insérées dans le Feuilleton. Si j'ai bien compris, il n'y a pas de raison qui mélite à l'encontre de cette manière de faire et je prierai le greffier de prendre des mesures à cet effet; comme cela, nous aurons le texte des résolutions sous les yeux.

M. RYCKMAN: Cela ferait tout particulièrement mon affaire. J'ai reçu un exemplaire des résolutions, mais je me suis permis de l'envoyer à quelqu'un; il m'a été impossible de m'en procurer un autre exemplaire.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

A six heures la Chambre lève la séance, sans que la question soit mise aux voix, conformément au règlement.

Jeudi, 20 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT DE COMITE

Par M. LAPIERRE:

Le 1er rapport du comité spécial du combustible.

QUESTION

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

PENSION AU COLONEL F. J. MURRAY

M. BROWN demande:

Quel est le chiffre de la pension versée au colonel F. J. Murray?

L'hon. J. C. ELLIOTT (ministre du Rétablissement civil des soldats): $77.50 par mois.

QUESTION TRANSFORMEE EN DEMANDE DE DOCUMENTS

L'IMPORTATION DE PRODUITS AGRICOLES

Par M. DOUCET:

Combien a-t-on importé au Canada, des Etats-Unis et d'autres pays respectivement, en 1925, des produits agricoles suivants: (a) fruits frais, (b) fruits secs, (c) grain, (d) viandes, y compris les produits de bœuf et de porc, (e) produit laitiers, (f) pommes de terre, navets et betteraves à sucre, (g) œufs et (h) laine?

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances): Je dépose le document demandé.

LE SYSTEME DE PROMOTION UNIVERSELLE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. JEAN FRANÇOIS POULIOT (Témiscouata): J'aurais un renseignement à demander au ministre des Chemins de fer et Canaux (l'hon. M. Dunning) au sujet de l'application du système appelé *promotion universelle* des employés de chemins de fer. On me dit que les chefs des syndicats d'employés de chemins de fer se sont entendus pour établir, dans un avenir rapproché, un système en vertu duquel le droit d'ancienneté dont jouit un employé dans une région de chemin de fer sera d'application dans toute l'étendue de cette région. Par conséquent, un individu qui habite Rivière-du-Loup, dans mon comté, devra aller travailler sur le Transcontinental si les autres employés de sa division comptent moins d'années de service que lui, et l'on pourrait envoyer un employé du Nouveau-Brunswick travailler pendant une période indéterminée dans l'île du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse ou vice versa. Cela lui causerait des ennuis, car il lui faudrait quitter sa famille, et comme tout le monde le sait, les employés des chemins de fer ne sont pas censés être des juifs errants.

A ce propos, je demanderais au ministre des Chemins de fer si l'administration du réseau national ne devrait pas, et si elle ne se propose pas de demander aux employés de chaque division d'exprimer leur opinion à ce sujet par un vote.

L'hon. M. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): On m'informe, monsieur l'Orateur, que cette question des droits d'ancienneté est une source de difficultés pour les administrateurs de tous les chemins de fer, au Canada comme aux Etats-Unis. A venir jusqu'à ce jour, l'administration s'est efforcée, dans la mesure du possible, de laisser aux employés eux-mêmes le soin de décider, par l'intermédiaire de leurs organisations, la ligne de conduite générale à suivre, à condition toutefois que celle-ci ne nuise en rien à la bonne gestion du réseau et n'ajoute pas inutilement aux frais d'exploitation. Quant aux questions spécifiques de détail dont parle mon honorable ami, je suis sûr qu'aux séances du comité spécial nommé hier, il se présentera une excellente occasion pour les discuter à fond avec les chefs de services du réseau, et je sais que les députés dont les électeurs sont affectés en profiteront pour obtenir tous les renseignements voulus.

M. POULIOT: Dois-je entendre que le nouveau régime ne sera pas mis en application avant que le comité en soit venu à une décision?

L'hon. M. DUNNING: Je ne voudrais pas créer cette impression, monsieur l'Orateur. Il s'agit d'une question qui est du ressort de l'administration elle-même. Les employés sont sous sa direction, et je n'aimerais pas à dire qu'il nous appartient d'affirmer qu'un comité du Parlement pourrait décider des questions de régie comme par exemple les conditions d'emploi des employés de chemins de fer et leur déplacement d'un endroit à l'autre; mais le comité a le droit d'exiger des administrateurs des renseignements complets sur les raisons qu'ils peuvent avoir d'adopter une ligne de conduite quelconque à cet égard ou à un autre.

LE BUREAU DE PLACEMENT DE L'ETAT ET L'IMPORTATION DE MINEURS

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. HEAPS: Monsieur l'Orateur, ce matin, j'ai reçu de Winnipeg la dépêche suivante que je désire signaler au Gouvernement:

Hier l'avis suivant a été affiché au bureau de placement de l'Etat: On demande cent mineurs (pétardiers et chargeurs) pour le pétardement dans les mines de charbon et le chargement de la houille. Expérience requise ainsi que preuve de compétence comme mineurs. Préférence accordée aux célibataires. Taux, de 48c. à 55c. la tonne selon la hauteur du filon. Les postulants devront faire partie de l'union et consentir à payer leurs propres frais de déplacement. Pension, huit dollars par semaine. Emploi permanent. Les surintendants à qui les postulants s'adresseront sont priés de communiquer avec le surintendant du service de placement du Canada, à Sydney (Nouvelle-Ecosse). Nous avons parlé de la chose à Bowman,. . . .

M. Bowman, dois-je expliquer, est surintendant du service de placement à Winnipeg.

...qui nous conseilla de voir Rigg...

M. Rigg est surintendant du service de placement du Dominion, et a ses bureaux dans cette ville.

Nous avons télégraphié ce qui suit à Rigg: "Bureau de placement publie une annonce demandant cent mineurs pour la Nouvelle-Ecosse. Savez-vous que les mineurs du comté de Pictou ne travaillent que deux jours par semaine et que des centaines chôment. Les mines Cap-Breton, Sydney et Florence n'ont fonctionné que deux jours depuis une quinzaine. Nous protestons contre cette annonce des bureaux de placement de l'Etat demandant des hommes dans les circonstances. Télégraphiez ce que vous pouvez faire." Ce matin, nous avons reçu la réponse suivante: "La production de la houille aux mines de la Nouvelle-Ecosse s'accroît rapidement et l'on s'est adressé au département de l'Immigration pour autoriser l'importation de mineurs européens. Nos efforts tendent à fournir les hommes demandés en les recrutant parmi les travailleurs domiciliés en Canada. On nous informe que l'on ne peut en trouver en nombre suffisant dans les Provinces maritimes. Signé R. A. Rigg." C'est la plus mauvaise excuse que nous ayons jamais entendue. Les dépêches reçues de New-Glasgow, Sydney et Glace-Bay, Sydney (Nouvelle-Ecosse), disent: toutes les mines de la zone minière de Sydney n'ont fonctionné qu'environ une semaine depuis le 1er janvier. La situation n'est guère meilleure dans la région de Glace-

Bay. Lorsque les mines fonctionnent elles sont encombrées et ceux qui travaillent à l'entreprise ne gagnent pas trois dollars par jour...

M. SUTHERLAND (Oxford-Nord): Monsieur l'Orateur, je demande l'application du règlement. Est-ce que certains députés de cette Chambre jouissent de privilèges que l'on refuse à d'autres lorsqu'ils sont autorisés à lire des pièces d'une longueur démesurée à l'appel de l'Ordre du jour?

M. l'ORATEUR: J'allais justement attirer l'attention de l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Heaps) sur l'irrégularité de la lecture d'un document par un député, avant l'appel de l'Ordre du jour. Il faut que les questions au Feuilleton soient courtes et au fait. Une question de ce genre devrait figurer au Feuilleton. Je conseille à l'honorable député de l'y inscrire.

Je puis dire à l'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) qu'aucun député n'a de privilèges particuliers; tous les députés ont des droits égaux.

M. HEAPS: Je pose maintenant ma question, monsieur l'Orateur, et je suivrai ensuite votre avis. Est-il à la connaissance du Gouvernement que la compagnie Besco a demandé l'envoi de cent mineurs en Nouvelle-Ecosse, tandis que des centaines et des centaines de mineurs y chôment actuellement ou n'y travaillent que par intermittence?

L'hon. J. C. ELLIOTT (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, à ma connaissance, le Gouvernement n'a pas de renseignements là-dessus. Je serai très heureux de m'enquérir de l'affaire, si j'ai l'occasion de lire les messages mentionnés par mon honorable ami (M. Heaps).

M. MACDOUGALL: Puis-je demander au ministre du Travail quelle attitude il prendra à cet égard, vu les informations exactes fournies à la Chambre par l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Heaps)?

L'hon. J. C. ELLIOTT: Je l'apprendrai à mon honorable ami quand je prendrai une décision.

M. HEAPS: Je n'ai pas bien saisi les remarques de l'honorable ministre du Travail. Dois-je comprendre qu'il s'est engagé à s'enquérir de la chose et des dispositions à prendre?

L'hon. M. ELLIOTT: Oui.

M. WOODSWORTH: Puis-je demander, à ce propos, si le ministre intérimaire de l'Immigration (M. Stewart) permettrait l'importation de cent Européens aux fins d'aller travailler dans la région de Glace-Bay?

L'hon. M. STEWART (ministre intérimaire de l'Immigration): Si j'ai bien saisi le sens du télégramme, on demande au département de l'Immigration d'autoriser l'importation de mineurs européens. Je n'ai pas eu connaissance de pareille requête. Avant de l'accorder, il me faudrait mener l'enquête voulue pour m'assurer si nous avons besoin d'ouvriers de cette catégorie.

M. WOODSWORTH: Le renseignement fourni dans le télégramme vient du surintendant des bureaux de placement à Ottawa. Il y est clairement question d'un effort fait pour induire des ouvriers européens à venir dans la région houillère de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. STEWART: Tout ce que je puis dire, en qualité de ministre de l'Immigration, c'est que je n'ai pas entendu parler de l'affaire. Quand pareille question s'est déjà posée, on m'a consulté, et l'on me consultera encore avant d'agir.

L'APPROVISIONNEMENT DE CHARBON DU COLLEGIATE INSTITUTE D'OTTAWA

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. THOMAS CANTLEY (Pictou): Puis-je demander à mon honorable ami le ministre des Mines (M. Stewart), s'il sait que le conseil du Collegiate Institute d'Ottawa demande des soumissions pour 950 tonnes de charbon? La catégorie de charbon spécifiée est le "charbon américain sans fumée ou à vapeur, tout-venant". Certes, monsieur l'Orateur, après tous les efforts...

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Je présume que l'honorable député va poser sa question.

M. CANTLEY: Le ministre aura-t-il l'obligeance de s'enquérir de la situation et de n'épargner aucun effort pour induire le conseil du Collegiate à montrer un peu de bon sens en cette affaire?

L'hon. M. STEWART: Oui, monsieur l'Orateur, je m'en enquerrai, mais je dois faire remarquer à mon honorable ami que cette question n'est pas de notre ressort.

L'hon. M. STEVENS: Le Gouvernement est toutefois le plus grand contribuable.

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING: N'est-ce pas un fait que le Collegiate Institute est sous l'autorité du gouvernement d'Ontario? Dans les circonstances, mon honorable ami devrait communiquer avec les autorités provinciales.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est une institution municipale.

LES TARIFS VAYAGEURS DE L'OUEST AUX PROVINCES MARITIMES

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. O. B. PRICE (Westmoreland): Monsieur l'Orateur, je veux poser une question au ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Dunning) concernant les opérations du service des voyageurs des chemins de fer nationaux du Canada. Je signale la chose à son attention parce qu'elle intéresse les gens des Provinces maritimes qui sont dans l'Ouest et la question vaut qu'on en parle à la Chambre. Je vais exposer le grief brièvement. En ce moment il existe un tarif régulier pour les voyageurs...

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Je prie l'honorable député de poser sa question.

M. PRICE: Je crois me conformer au Règlement. Je demande au ministre des Chemins de fer s'il veut avoir l'obligeance d'accorder aux gens de Winnipeg désireux d'obtenir un tarif d'excursion pour un voyage aux Provinces maritimes le même traitement qu'à ceux qui veulent aller de Winnipeg dans l'Ouest. Dans ce dernier cas le tarif d'excursion est moindre que le tarif régulier pour aller à Vancouver, Seattle et Victoria. Je prie le ministre,—et je suis persuadé qu'il agréera ma demande,—de faire son possible pour assurer des tarifs d'excursion au public des Provinces maritimes comme à la population des autres régions du pays. Je tiens à faire savoir au ministre que le tarif d'excursion pour le voyage aller et retour entre Winnipeg et Halifax n'est que de 95 cents moins élevé que le prix régulier, tandis que pour le voyage aller et retour entre Winnipeg et Vancouver, il y a pour les excursions une réduction de $20.38. Le ministre va-t-il s'efforcer à faire disparaître cette injustice?

M. l'ORATEUR: L'honorable membre dépasse ses droits en faisant des commentaires.

L'hon. CHARLES A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Si j'ai bien compris, l'honorable député m'a demandé d'exercer mon influence pour obtenir un remaniement de tarifs J'userai toujours de la plus grande circonspection avant de m'engage.r dans une question de cet ordre Si je ne m'abuse, les lois de ce Dominion prescrivent la méthode à suivre pour le remaniement et la détermination des tarifs de voie ferrée. Je me ferai un plaisir de m'enquérir de la situation que signale l'honorable député; mais je ne m'engage pas du tout à faire faire quoi que ce soit concernant les tarifs de chemins de fer.

LA COMMISSION DES DROITS DES PROVINCES MARITIMES

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. I. D. MACDOUGALL (Inverness): Je demande au très honorable leader du ministère s'il peut donner quelques éclaircissements à la Chambre sur la question de savoir où la commission créée pour étudier la question des droits des Provinces maritimes va tenir sa première séance et où elle aura lieu.

Le très hon. MACKENZIE KING: La dernière nouvelle que j'en ai eu, c'est que le président de la commission compte entrer en fonctions au mois de juin. J'ai lieu de croire que la commission commencera son enquête dès que le président sera arrivé d'Angleterre.

LA DESTITUTION DE M. JOHN HANNA

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. M. E. MAYBEE (Northumberland, Ont.): J'ai fait inscrire au Feuilleton du 22 mars une demande relative à la destitution de M. John Hanna; le 6 mai le ministre des Chemins de fer et des Canaux m'a promis qu'il s'en occuperait. Je serais heureux de savoir s'il a tenu sa promesse.

L'hon. CHARLES A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Si l'honorable député veut bien me donner le numéro de sa demande, je me ferai un plaisir de m'en occuper aujourd'hui même.

LA COALITION DES COMMERCANTS DE FRUITS

MAISONS DE COURTAGE APPARTENANT A DES SOLDEURS

M. GROTE STIRLING (Yale): Puisqu'on cueillait des cerises dans la vallée Okanagan voilà dix jours, je demande au ministre du Travail s'il est encore en état de faire à la Chambre la déclaration concernant les maisons de courtage appartenant à des grossistes, dont il a parlé le 22 avril.

L'hon. J. C. ELLIOTT (ministre du Travail): A l'époque dont parle l'honorable représentant, la cause devait être portée en appel. Quatre de ces maisons de courtage ont été condamnées à une amende de $25,000 chacune, de même que quatre individus. Les inculpés en ont appelé de la décision. Au nom de la couronne, un contre-appel a été inscrit. Ces jours derniers le monsieur qui est chargé de cette affaire m'a fait rapport que l'appel a été retiré et que le Gouvernement a conclu également à l'opportunité du retrait du contre-appel.

Il y a quatre autres accusations contre ces maisons, mais il est probable qu'on ne les pressera pas pour le moment. La session de

la cour s'ouvre dans trois semaines environ et les causes seront renvoyées à la prochaine session. Il se peut que ces causes soient reprises plus tard, si l'on a lieu de croire que les maisons que possède le grossiste font un commerce contraire aux intérêts des producteurs de petits fruits. A ce sujet, aucune décision n'a encore été prise. Si l'on désire d'autres renseignements cependant, je me ferai un plaisir de discuter le situation avec mon honorable ami ou tout autre honorable député qui serait intéressé.

RACCORDEMENTS DES TRAINS DANS LE COMTE DE STORMONT

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. C. J. HAMILTON (Stormont): Je désire demander au ministre des Chemins de fer s'il veut bien user de son influence auprès du Pacifique-Canadien et du New York Central, qui ont un raccordement dans ma circonscription, pour assurer un raccordement plus régulier que celui que nous avons aujourd'hui afin de donner aux gens de la localité un meilleur service.

L'hon. CHARLES A DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je remercie mon honorable ami de la haute opinion qu'il a évidemment de mon influence. Je me ferai un plaisir de m'occuper de l'affaire et de voir si je puis aider à remédier à la situation.

L'OPINION DE BOURINOT SUR LES QUESTIONS POSEES A L'APPEL DE L'ORDRE DU JOUR

M. l'Orateur appelle l'attention sur le règlement.

M. l'ORATEUR: Relativement aux questions à l'appel de l'Ordre du jour, je trouve ce qui suit dans le traité de procédure parlementaire de Bourinot, page 355:

Les remarques au sujet d'un rapport non déposé à la suite d'un ordre ou d'une demande, ou au sujet d'une affaire publique ou d'une explication personnelle peuvent être permises du consentement de la Chambre, mais non en vertu d'un droit absolu. Toutes les questions et réponses s'y rattachant,—si des réponses sont nécessaires,—doivent être brèves et ne soulever aucune discussion ou débat. Un ministre peut demander au député de placer sa question au Feuilleton lorsqu'il n'est pas en mesure de donner une réponse prompte et brève. Si un membre désire soulever une question d'importance publique urgente, il doit le faire conformément aux dispositions de l'article 39 du règlement.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DES RESOLUTIONS BUDGETAIRES

La Chambre se forme en comité des Voies et Moyens.

Tarif douanier.—7. Viandes fraîches, n.a.d.: tarif de préférence britannique, 2c.; tarif intermédiaire, 2c. ½; tarif général, 3c. ½.

[L'hon. M. Elliott.]

L'hon. M. J. A. ROBB (ministre des Finances): Hier, mon honorable ami l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) appelait mon attention sur la question de la différence dans le taux. Il se fondait, je pense, sur une copie de la codification du tarif douanier à l'usage du département et des bureaux, mais le ½c. dont on a parlé n'a rien à faire avec ceci.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est ce que je désirais savoir. Le tarif australien reste à ½c.?

L'hon. M. ROBB: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il n'est pas dans le tarif spécial, mais demeure à ½c.?

L'hon. M. ROBB: Oui.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le ministre nous dira-t-il les raisons de cette augmentation? Il est vrai qu'elle peut s'appliquer à la convention australienne, mais comment se fait-il que l'on adopte une augmentation de ½c. par livre et que le tarif ne soit pas égal à celui des autres pays sur ce produit?

L'hon. M. ROBB: Il était entendu avec l'Australie que nous accorderions une marge de 3c.; une erreur fut commise dans la transmission des messages et cet article a pour but de corriger l'erreur; la marge sera alors de 3c. au lieu de 2c.½. Nous augmentons le tarif général, le tarif contre les autres pays et, automatiquement, nous donnons à l'Australie une marge de 3c. Cela ne change en rien les droits sur les produits importés de l'Australie, mais donne à ce dernier pays une marge additionnelle de ½c. contre le reste du monde.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre souligne exactement ce qui s'est produit avec la convention australienne. L'entente réelle entre l'Australie et le Canada, c'est qu'il devait y avoir une marge de 3c. et il ne dépendait que du Gouvernement de décider s'il devait ou non élever ce tarif de façon à protéger le cultivateur canadien. Mon honorable ami répondrait mieux à la question de l'honorable député d'Oxford-Sud s'il expliquait pourquoi il n'a pas fixé à 2c. le droit imposé sur la viande australienne, comme le droit imposé en vertu du traité de préférence britannique, et le tarif général à 5c.

L'hon. M. ROBB: C'est une question de politique.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): A l'avenir, je suppose que la commission du tarif déterminera la politique à suivre?

L'hon. M. ROBB: Si je ne me trompe, le premier ministre a déjà clairement expliqué

ce point à la Chambre et au pays. La commission du tarif est chargée d'examiner l'état des affaires, mais le Gouvernement est responsable de la politique adoptée et les 245 députés élus par les diverses circonscriptions du Canada auront le dernier mot au sujet de la politique douanière du pays.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Nous parlons actuellement d'un article du tarif. En vertu d'une entente conclue par le Gouvernement avec l'Australie, ce dernier pays impose un droit de 5c. par livre sur les mêmes produits importés du Canada, et, quelques semaines avant les élections, on a accordé les mêmes privilèges à la Nouvelle-Zélande. Voilà l'explication. Je prie le ministre de nous dire de quel principe on s'est inspiré pour faire le dégrèvement. On a dû, sûrement, invoqué un principe quelconque, puisque la diminution de 3c. dans les droits imposés sur les viandes fraîches importées d'Australie aura pour résultat l'importation de quantités énormes de mouton et d'agneau de l'Australie et elle nuira beaucoup aux éleveurs canadiens. Le ministre ni le Gouvernement n'ont encore expliqué le motif du dégrèvement fait en vertu de ces deux conventions. Il est évident que, par suite de ces conventions, la balance favorable de notre commerce avec les deux pays en question a diminué de plusieurs millions. C'est un autre exemple des efforts faits en vue de sacrifier les intérêts des cultivateurs pour obtenir de pays étrangers des concessions dans d'autres domaines. Bien qu'au premier abord il semble que ce soit avantageux dans une certaine mesure, en réalité ce ne l'est pas, parce que, comme je l'ai dit, il est à craindre que les importations venant de ces deux pays n'augmentent. Les Etats-Unis exportent sans cesse dans notre pays, ou nos gens importent de ce pays, en vertu de cet article, de grandes quantités de viandes, particulièrement de produits du porc. Au lieu d'augmenter le droit de ½c. par livre, le Gouvernement agirait sagement en le portant à 5c. puis en demandant à la commission du tarif de s'enquérir des faits. On devrait mettre fin à l'état de choses existant. Il est absolument injuste de mettre les cultivateurs de cette province dans une situation aussi désavantageuse, puisque, dans l'état actuel des choses, les Etats-Unis peuvent vendre leurs produits au rabais dans notre pays. Cela s'est vu dans le passé et se fait couramment aujourd'hui.

L'hon. M. ROBB: Je ferais peut-être mieux de citer la statistique de notre commerce avant que d'autres honorables députés prennent la parole. Mes honorables amis de la gauche conservatrice changent de politique tous les jours, semble-t-il. Autrefois, ils se plaignaient de la quantité de marchandises importées des Etats-Unis; ils demandaient le relèvement des droits imposés sur les produits américains et l'accroissement des échanges à l'intérieur de l'empire. C'est exactement ce que nous faisons par cette loi. Nous augmentons le droit imposé sur les produits américains et nous réduisons le tarif relatif aux produits des dominions qui nous accordent la préférence. Nous n'avons pas de tarif de faveur aux Etats-Unis. Examinons quel a été le mouvement des échanges dans le passé et quelle quantité de produits agricoles nous avons importés. Les statistiques que j'ai en mains ne sont pas à date, puisqu'elles ont trait à l'année terminée en mars 1925; mais je crois qu'elles sont exactes pour les autres années. Pendant l'année financière 1925, nous avons importé, en tout, pour $39,638 de bœuf frais; là-dessus nous en avons importé pour $69 des autres pays et le reste des Etats-Unis; en d'autres termes, nous avons fait tout notre commerce avec les Etats-Unis. Nous augmentons de ½c. le droit imposé sur les produits de ce pays. Passons à la question du mouton. Mon honorable ami a parlé des importations de mouton venant de l'Australie. Pendant l'année en question, nous avons importé pour $221,596 de mouton et, sur ce montant, pour $193,426 des Etats-Unis. Nous en avons importé pour $13,527 de l'Australie et pour $5,801 de la Nouvelle-Zélande. N'oublions pas que la Nouvelle-Zélande est de quatre jours plus rapprochée du Canada que l'Australie. Nous en avons importé pour $8,842 de tous les autres pays. Passons à la question du porc. A ce sujet, je fais remarquer qu'on en importe pendant la morte saison pour l'usage de nos salaisons et, très souvent, quand on l'exporte sous forme de bacon, on remet 99 p. 100 des droits; mais il procure de l'emploi aux ouvriers canadiens pendant la morte saison.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Pouvez-vous nous dire combien nous en avons importé, l'an dernier?

L'hon. M. ROBB: Durant l'année dont je parle maintenant, nous avons importé pour une valeur globale de $1,095,778 de porc frais. Et d'où nous est-il venu? Non pas de l'Australie, ni de la Nouvelle-Zélande, ni d'aucun pays autre que les Etats-Unis. Tout ce porc nous vient des Etats-Unis et c'est contre cela que nous haussons le tarif de ½c. par livre. Mon honorable ami qui, au cours de cette session, s'est fait l'avocat si ardent de cette politique, se lève aujourd'hui pour faire des protestations.

M. SUTHERLAND (Oxford Sud: Je n'aime pas entendre faire une déclaration comme celle-là, lorsqu'elle n'est pas fondée en fait.

L'hon. M. ROBB: Nos importations de toutes les autres sortes de viandes se sont élevées à $26,585; là-dessus les pays autres que les Etats-Unis ne nous en ont envoyé que pour une valeur de $19.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le ministre doit bien comprendre que je préconise qu'on élève le tarif pour en arriver à une parité de droits avec ceux des Etats-Unis, au lieu de l'abaisser ou de l'élever de ce montant de ½ cent.

L'hon. M. ROBB: Je ne saurais admettre cela.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le ministre déclare qu'il ne saurait admettre cela. C'est pourquoi je veux savoir de lui sur quoi il s'appuie pour élever le droit de ½c. par livre. C'est pour permettre à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande de bénéficier de 3c. par livre sur notre marché. Le ministre a donné les statistiques de l'année dernière, mais il n'eût pas eu à remonter bien loin pour découvrir que ces deux pays nous exportaient sept ou huit millions de livres de mouton. Il faut avouer que l'année dernière, jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention australienne, l'importation n'a pas été aussi considérable.

M. DAVIS: A combien se sont élevées les importations de mouton avant le 31 mars 1926 et à combien se sont-elles élevées depuis l'entrée en vigueur de la convention?

L'hon. M. ROBB: Au cours de mars 1925, nous avons importé d'Australie 17,074 livres de mouton; en mars 1926, après l'entrée en vigueur de la convention, l'importation n'a été que de 4,640 livres.

M. DAVIS: A mon avis, il serait plus juste de donner un état comparatif des importations au cours de l'année terminée le 31 mars 1925 et des trois premiers mois de la mise en vigueur de la convention australienne.

L'hon. M. GUTHRIE: En jetant un regard sur le rapport qu'il a déposé aujourd'hui, le ministre pourra mieux se renseigner à ce sujet. Il y a à peine une demi-heure il déposait un rapport ayant trait à cette question et faisant voir les importations antérieures au 31 mars de cette année. Les chiffres qu'il a cités pour l'année dernière ne concordent pas du tout avec ceux de l'année terminée le 31 mars dernier. La valeur des viandes importées, y compris le bœuf et les produits du bœuf, au cours de l'année expirée le 31 mars dernier, fut de $6,313,579 pour les Etats-Unis et de $645,040 pour les autres pays.

L'hon. M. ROBB: Le seul crédit à l'étude a trait aux viandes fraîches et c'est de cela que je parle.

L'hon. M. GUTHRIE: Je cite le rapport relatif à la viande et aux produits de viande.

L'hon. M. ROBB: Il n'est pas question ici des produits de la viande.

L'hon. M. GUTHRIE: Je comprends cela et la Chambre le comprend aussi. En examinant bien, nous constatons que sous forme de bœuf frais, réfrigéré ou gelé, nous avons importé des Etats-Unis 133,248 livres valant $35,910, et des autres pays, une quantité valant $240. Quant au mouton et à l'agneau frais, réfrigéré ou gelé, nous en avons importé des Etats-Unis 1,072,134 livres valant $229,-361; nous en avons importé 310,523 livres de tous autres pays—et c'est ici que se produit l'augmentation.

L'hon. M. ROBB: Il en est venu de l'Argentine.

L'hon. M. GUTHRIE: Le rapport ne révèle pas le pays d'origine, mais il y a une augmentation notable sur ce point. En porc frais, réfrigéré ou gelé, nous avons importé des Etats-Unis 5,701,418 livres valant $1,042,-403. Effectivement presque tout le porc vient des Etats-Unis. Jusqu'ici on prélevait un droit de 3c. par livre sur ces importations. Je conjecture que le Gouvernement, fidèle à sa politique de dégrèvement du tarif, aurait voulu maintenir ce droit de 3c. par livre, mais qu'il fut amené à faire autrement à cause d'un marché avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et la base de cette partie du marché australien semble être la concession à l'Australie d'un tarif de faveur de 3c. par livre pour le bœuf frais, réfrigéré ou gelé et pour le mouton et le porc, en vue d'accommoder les Australiens sans rien recevoir en retour. Nous nous proposons maintenant d'élever de ½c. par livre le droit prélevé sur les produits américains. L'idée qu'on a n'est pas de donner pour ½c. par livre de protection de plus à l'agriculteur canadien—quoique cela lui rapporte un profit de ½c. par livre—mais bien de faire l'affaire de l'Australie. En fait c'est dans le but d'ouvrir le marché des agriculteurs canadiens à la population australienne et non d'augmenter la protection contre les produits américains.

La réforme réclamée par l'honorable député d'Oxford-Sud, c'est un accroissement sensible des droits sur les importations des produits américains. Ce que les députés conservateurs

et les cultivateurs en général réclament, c'est une protection contre ces produits américains. Si le ministre avait écouté les arguments énoncés à la Chambre de temps à autre par l'honorable député d'Oxford-Sud, il n'aurait pu constater qu'une chose, notamment, que l'honorable député d'Oxford-Sud, agriculteur lui-même, a fait sa revendication clairement et avec persistance et que nous, sur ces banquettes, nous faisons de même. Ce droit supplémentaire d'un demi-cent la livre ne vaut absolument rien, il n'enrayera pas nos importations de bœuf, de porc ou de mouton des Etats-Unis. Si le ministre veut relever d'une façon appréciable le droit contre les Etats-Unis, il exécutera une partie de ce que réclament les cultivateurs canadiens à cet égard.

L'hon. M. ROBB: Je tiens à insérer dans les Débats un exposé de l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie). . .

M. GUTHRIE: Insérez-le au complet.

L'hon. M. ROBB: Je consigne au compte rendu l'exposé du commerce canadien en 1924, 1925 et 1926, pour les douze mois se terminant le 31 mars, tel que je le relève dans le rapport imprimé, afin que la députation puisse faire une comparaison sur le mouvement du commerce:

Pays: Etats-Unis

	Importations		
	1924	1925	1926
	livres	livres	livres
Bœuf frais, réfrigéré ou gelé.	160,858	128,043	133,248

Les importations de tous les autres pays ne sont qu'une bagatelle; elles ne valent pas la peine d'être mentionnées.

Mouton, importations globales..	1,561,528	1,301,637	1,382,657

Voici maintenant les pays d'où elles proviennent:

	Mouton		
	1924	1925	1926
	livres	livres	livres
Etats-Unis..	1,376,403	1,039,039	1,072,134
Australie..	139,967	117,669	215,250

En d'autres termes, la diminution de nos importations des Etats-Unis n'est pas tout à fait éliminée par nos importations d'Australie. Il y a une différence d'environ 96,000.

	Porc		
	1924	1925	1926
Pays	livres	livres	livres
Nouvelle-Zélande	20,100	40,174	24,300
Etats-Unis..	2,039,955	7,860,831	5,701,418

M. DAVIS: Je veux attirer l'attention de la Chambre et en particulier celle du ministre sur un fait important. Depuis quelques années, l'élevage du monton est une industrie dont s'enorgueillit la population des provinces de l'Ouest. Il y a plusieurs années, l'importation du mouton australien sur le littoral du Pacifique était si nombreuse qu'elle avait presque complètement détruit l'industrie dans les provinces de l'Ouest, et, pour faire renaître et stimuler l'élevage du mouton, le gouvernement a augmenté le droit de façon à exclure ce mouton importé. Le tarif proposé aujourd'hui comporte un dégrèvement de nature à encourager la renaissance du commerce australien; la conséquence sera que le mouton australien affluera sur le marché canadien. Le ministre nous a indiqué les importations des trois dernières années. Tandis qu'en 1924, nous avons reçu au Canada 139,000 livres de cette viande, et en 1925 et 1926, 117,000 et 215,000 livres respectivement, je ferai remarquer que, selon un rapport déposé à la Chambre et que je tiens à la main, il s'est vendu pas moins de 183,643 livres de mouton australien sur le marché canadien durant les premiers six mois où le traité avec l'Australie a été en vigueur. Je préconise vigoureusement des mesures pour sauvegarder cette industrie dans l'Ouest. L'Ouest est mieux adapté à l'élevage du mouton qu'à celui de tout autre bétail. Ma prédiction s'est réalisée dans l'Ouest canadien où nous voyons aujourd'hui le mouton se vendre trois ou quatre dollars par tête de moins qu'avant l'application du traité. Je suis fermement convaincu que si nous ne veillons pas à contrebalancer l'influence du traité, cette industrie sera ruinée ou du moins subira un tort sérieux. Dans l'intérêt des éleveurs de moutons, non seulement dans l'Ouest mais dans le Canada entier, je prie le ministre d'augmenter les droits et de protéger et développer ainsi cette industrie canadienne.

L'hon. M. TOLMIE: Je corrobore les dires de l'honorable député touchant l'état précaire de l'industrie du mouton, aujourd'hui, au Canada. Le rendement de cette industrie n'a jamais fait honneur aux cultivateurs canadiens et au peuple canadien en général. Nous avons au Canada deux millions et trois quarts de moutons, comparativement à quarante millions aux Etats-Unis et à quatre-vingts millions en Australie. Immédiatement après la guerre, le mouton et l'agneau australiens s'expédièrent en telle quantité aux Etats-Unis par le port de San Francisco, et ceux d'Argentine par les ports de l'Atlantique, que les éleveurs américains s'en alarmèrent. Les Etats-Unis craignant ces importations pour leur industrie s'empressèrent de hausser les droits. L'effet fut immédiat, les importations diminuèrent, et le producteur américain conserva sa clientèle. La situation est grave pour nous. Les éleveurs de moutons de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande sont en état de produire à meilleur compte que nous, de fait.

que n'importe qui ailleurs, grâce au climat plus avantageux et aux pâturages perpétuels. Et si vous songez, chose très importante à retenir, que, les années de sécheresse en Australie et en Nouvelle-Zélande, le prix du mouton baisse en conséquence de l'empressement qu'on met à en disposer avant que les troupeaux en souffrent, il est fort à craindre que le marché canadien en soit encombré. Etant donné tout cela, donc, je crois que nous devons protéger l'élevage du mouton en haussant les droits sur le mouton, l'agneau et la laine. Nous devons conformer notre tarif à nos besoins, et régler nos affaires dans le sens des intérêts canadiens, au lieu de faire preuve de tant de générosité envers les autres pays.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je tiens à appuyer cordialement les remarques de l'honorable député de Calgary-Est, ainsi que celles de l'ex-ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Tolmie). Une bonne partie de ma circonscription où se fait l'élevage du mouton s'inquiète des propositions actuelles du ministre. Je désire cependant insister sur un autre point, à propos duquel j'ai une question à poser. Le ministre sait-il si son collègue de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) est informé que le choléra des porcs, général dans l'ouest d'Ontario, est attribué à l'importation du porc américain, sans laquelle tout danger de cette maladie disparaîtrait là où se fait l'élevage du porc?

L'hon. M. ROBB: Mon attention n'a pas été attirée sur ce point, mais mon honorable ami reconnaîtra que la discussion de ce sujet sera plus appropriée à l'occasion de l'examen des crédits destinés à l'Agriculture; je ne me sens pas disposé à le discuter aujourd'hui. J'appellerai toutefois l'attention du ministre de l'Agriculture sur les remarques de l'honorable député et le prierai de s'informer en conséquence. Quant à mon honorable ami (M. Davis), je crois qu'il se trompe. Il a dit que le droit de douane sur le mouton avait été relevé afin d'en encourager l'élevage en Canada. Or, ce droit n'a pas été modifié depuis 1906, malgré que dans l'intervalle mon sympathique et excellent ami de Victoria, C.-A. (l'hon. M. Tolmie) ait eu l'occasion de raisonner ses collègues sur ce sujet. Le droit n'a pas changé depuis 1906 à venir à ce jour où nous proposons cette légère modification.

M. DAVIS: De combien était le droit avant la modification proposée?

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami d'Oxford-Sud (M. Sutherland) a laissé entendre que le changement est de 2c. Au fait, il est simplement de ½c. pour le tarif général.

[L'hon. M. Tolmie.]

L'ancien droit était: tarif préférentiel, 2c.; tarif intermédiaire, 2c.½,; tarif général, 3c. Nous proposons tout simplement de relever de ½c. le tarif général.

M. CAHAN: Mais soyons francs et honnêtes dans cette discussion.

L'hon. M. ROBB: Ne le sommes-nous pas?

M. CAHAN: C'est ce que je voudrais voir. Vous imposez maintenant ½c. sur les importations d'Australie.

L'hon. M. ROBB: Il n'y a pas de changements là: le traité australien a été approuvé par cette Chambre.

M. CAHAN: J'en conviens, et soyons donc francs.

L'hon. M. ROBB: La hausse du droit général est le seul point sur le tapis.

M. CAHAN: Non pas, si je puis dire. Il est vrai que le traité australien a diminué à ½c. la livre le droit sur l'importation d'Australie. Seulement, le point essentiel du traité n'était pas le maintien du droit de ½c. sur l'importation d'Australie, mais l'engagement de conserver à l'Australie une préférence de 3c. la livre en regard du tarif général, dans toute modification du droit que la Chambre jugerait à propos de faire. N'ai-je pas raison?

L'hon. M. ROBB: C'est exact; c'est ce que j'ai dit.

M. CAHAN: Par conséquent, le fond de ma critique est que vous avez accordé à l'Australie une préférence de 3c. par livre, mais, en ce qui concerne le producteur canadien à l'égard de l'Australie, vous avez réduit le tarif de 3c. à ½c. par livre.

L'hon. M. ROBB: Mais cela a déjà été réglé et approuvé par le Parlement.

M. CAHAN: Non pas. Le Parlement a décidé que l'Australie aurait une préférence de 3c. la livre, mais il n'a pas été entendu par là que le droit australien demeureraient à ½c. par livre.

L'hon. M. ROBB: Oh! oui; avec tout le respect que je dois à mon honorable ami comme avocat, je lui dirai que cela a été accepté dans la convention du mois de juin 1925.

M. CAHAN: Cela a été réglé dans la convention avec la disposition additionnelle que le Canada pourrait imposer n'importe quel droit par livre sur les importations de l'Australie, pourvu que cette contrée eût une préférence en vertu du tarif général.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami se trompe une fois de plus.

M. CAHAN: C'est ce que j'ai lu, et jusqu'à ce que mon honorable ami me prouve le contraire je serai obligé, je le crains, de garder cette opinion. Je prétends que l'industrie de l'élevage des moutons est l'une des plus importantes du Canada.

L'hon. M. ROBB: Nous le reconnaissons.

M. CAHAN: Je me rappelle le temps où, dans ma province natale de Nouvelle-Ecosse, l'élevage des moutons était la principale ressource des cultivateurs. Cette industrie, non seulement dans la Nouvelle-Ecosse, mais dans la province de Québec, que nous représentons, mon honorable ami et moi, décline, alors qu'elle pourrait être l'une des plus prospères du pays. S'il faut donner un tarif de faveur à l'Australie, pourquoi ne pas maintenir le droit de 2c. contre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ce qui aiderait l'industrie canadienne, et hausser le tarif général à 5c. si vous le jugez à propos? Je le préférerais à 2½c. contre l'Australie et à 5½c. en vertu du tarif général. Qu'il n'y ait pas de malentendu. Le Parlement, en ce qui touche ses engagements envers l'Australie, est absolument libre de faire ce changement.

L'hon. M. ROBB: Je désire rectifier cette déclaration sur-le-champ. L'honorable député, qui est bon avocat, comprendra que nous avons signé avec l'Australie une convention solennelle à l'effet que ce pays pourrait exporter ses produits au Canada avec un tarif de ½c. par livre. Si nous augmentons maintenant ce droit à 10c., les Australiens pourront-ils nous exporter des moutons? La théorie de mon honorable ami est défectueuse en ce sens qu'il veut vendre à tout l'univers sans acheter nulle part. Hier, c'étaient les instruments aratoires; aujourd'hui, ce sont les moutons; demain ce seront les automobiles. Qu'il s'agisse de quoi que ce soit, mon honorable ami pense qu'il peut toujours vendre sans jamais acheter.

M. CAHAN: Permettez-moi de répondre à cette assertion. Lorsque le pays reviendra à son bon sens économique, le Parlement trouvera sage que nous n'importions pas, encourageant ainsi les industriels, les producteurs et les cultivateurs des autres pays, les marchandises que notre propre nation est plus apte à produire que n'importe quel autre pays. L'Australie jouit d'avantages exceptionnels, grâce à ses longues années d'expérience dans l'élevage des moutons sur une grande échelle, mais il n'y a pas de raison pour laquelle nous ne nous livrerions pas davantage à cette industrie.

L'hon. M. ROBB: J'avouerai dès maintenant que nous aurions beaucoup plus de moutons si quelques chiens des villes et des campagnes étaient muselés. Ils sont un plus grand danger que le tarif pour l'élevage des moutons dans l'est du Canada.

M. CAHAN: Si les chiens que nous voyons sur les banquettes ministérielles, non pas ceux des cultivateurs. . .

L'hon. M. ROBB: Je ne demande pas à mon honorable ami de retirer cette déclaration; elle servira au public pour juger l'honorable député.

M. JACOBS: Je pense que l'honorable député veut réellement dire les chiens de garde.

M. CAHAN: Je n'ai voulu faire aucune remarque désobligeante; je n'avais à l'idée que les chiens de garde de la droite.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): J'ai prié le ministre des Finances de nous indiquer le principe sur lequel est basée cette réduction. Apparemment, c'est en vue d'acheter des moutons de l'Australie. Il a admis franchement qu'une hausse du tarif aura pour effet de fermer la porte du pays aux produits de l'Australie, laissant entendre en même temps que le Canada est incapable d'élever les moutons et les agneaux dont ont besoin nos consommateurs. Nous ne pouvons certainement conclure autre chose de la déclaration du ministre. Je citerai les paroles qu'a prononcées le ministre du commerce d'Australie lorsque la question fut soulevée pour la première fois au parlement Australien le 26 septembre 1924. Le ministre fait allusion au fait que l'Australie est désireuse d'obtenir des débouchés pour ses matières premières tandis que le Canada est à la recherche d'un marché pour ses produits ouvrés. Après avoir esquissé les grandes lignes de l'entente conclue, il ajoute:

> Nous pouvons concevoir facilement que les concessions proposées par le Canada sur les matières premières...

Ces concessions furent proposées par le ministre canadien et non pas par l'Australie. Nous sommes allés là-bas et nous avons tenté de conclure une convention de commerce avec un pays où notre trafic s'était soldé par une énorme balance de commerce en notre faveur par le passé. Et le ministre continue:

> Nous pouvons concevoir facilement que les concessions proposées par le Canada sur les articles de première nécessité qu'il produit en abondance, donnera lieu à des critiques de la part des producteurs canadiens, sous prétexte que leurs intérêts sont sacrifiés à la nécessité d'assurer au Canada des débouchés pour les produits ouvrés.

Ces soi-disant défenseurs du menu peuple, qui dénoncent le parti conservateur et l'ac-

cusent d'être l'ami des grands capitalistes. Or, je demanderai au ministre des Finances: De quelle classe de la population le Gouvernement a-t-il surveillé les intérêts, lorsqu'il a sacrifié l'avenir des agriculteurs du pays afin de conclure cette convention de commerce avec l'Australie? Le Gouvernement a conclu un traité commercial avec la Nouvelle-Zélande quelques jours à peine avant les dernières élections générales, lequel n'a jamais été soumis à l'assentiment du Parlement. Et quand le ministre déclare que le Parlement a mis cette loi en vigueur, je me permettrai de lui rappeler qu'un bon nombre des honorables membres, qui ont voté l'adoption de cette convention de commerce, ne sont plus ici à cette heure; ils ont été défaits aux urnes électorales. Cette question est toujours à l'ordre du jour au Canada; elle est encore d'autant plus brûlante que le Gouvernement refuse de sortir de l'ombre; de faire savoir au peuple quelle est son attitude et sur quels motifs il s'appuie pour remanier le tarif douanier de cette façon-là. Cette ingérence continuelle du Gouvernement en ce qui regarde le tarif et le fait que personne ne sait à quoi s'en tenir pour ce qui est de son attitude sur cette question, sont la plus grande cause de l'inquiétude qui règne au Canada à l'heure présente. Le peuple se demande sur quoi portera la prochaine tentative du Gouvernement. En ce qui regarde la commission du tarif, dont on a tant parlé en ces derniers temps, le ministre admet qu'elle bornera ses activités à s'enquérir sur la situation. Mais après toutes ces enquêtes, que fara-t-on?

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je prierai l'honorable député de s'en tenir à la question en discussion.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Etant donné que le ministre a touché à cette question, j'ai supposé qu'on me permettrait de revenir sur ses remarques. Je le répète: Sur quel principe le ministre s'appuie-t-il pour fixer les droits de cet article du tarif? Des commissions du tarif existent dans les autres pays. Pour ne citer qu'un exemple. Aux Etats-Unis dernièrement, la commission du tarif a fait une enquête afin de s'assurer du coût de production du beurre au Danemark. Et elle a fait rapport au gouvernement américain que le prix de revient du beurre au Danemark est de 12 cents de moins par livre qu'aux Etats-Unis. Le président a en conséquence relevé les droits sur le beurre de 12 cents par livre, soit une augmentation de 50 pour 100. Et la même chose est arrivée en ce qui regarde le blé. La commission du tarif a fait rapport au Gouvernement que le blé pouvait être produit au Canada à raison de 42 cents de moins par boisseau qu'aux Etats-Unis du fait que les terres coûtent moins cher et que la récolte par acre est plus considérable au Canada. Les droits sur le blé ont été relevés de 42 cents par boisseau sans le moindre délai.

Maintenant, le ministre serait bien inspiré à mon sens s'il s'assurait du coût de production des viandes, en Australie, en Nouvelle-Zélande, aux Etats-Unis et au Canada. Est-ce que mon honorable ami prétendrait par hasard qu'il est impossible de produire au Canada les quantités de viandes d'agneau et de mouton nécessaires à l'approvisionnement du marché domestique? Le Canada ne produit-il pas tout ce qu'il faut à cette fin? Si le ministre adopte cette attitude, cela lui servira pour excuser sa conduite, je le suppose; de fait, quoique mes honorables amis de la droite préconisent le libre-échange en ce qui regarde nombre d'articles, qui peuvent être produits ici et qui le sont, ils sont cependant des protectionnistes à tous crins dès qu'il s'agit de certaines denrées que nous ne produisons pas. A titre d'exemple, je ferai observer que le thé est frappé d'un droit de 10 cents par livre. Le ministre croit-il que nous pourrons jamais cultiver le thé au Canada? D'autres part voici un article que nous pouvons produire en abondance au pays avec, en plus, un excédent pour l'exportation. Cependant, le danger existe toujours que notre marché soit inondé par les importations du même article de l'étranger, comme cela est arrivé cette année en ce qui regarde le geurre Dans ce cas, on se rappellera que le Gouvernement fut obligé d'intervenir et d'appliquer la clause antidumpring, étant donné qu'au delà de 8 millions de livres de beurre avaient été importées au Canada dans l'espace de quelques mois. Cette attitude du Gouvernement, je le soutiens, est absolument erronée et elle n'est nullement basée sur les principes fondamentaux sur lesquels repose la clause antidumping du tarif douanier. Voilà quelques-unes des anomalies concernant le tarif douanier et le ministre serait bien inspiré suivant moi s'il prenait les moyens de s'assurer du coût de production des viandes et de leurs produits, tant au Canada qu'aux Etats-Unis et dans les autres pays. Je ferai observer, monsieur le président, que l'on n'accole pas le mot "protection à un article du tarif dans les autres pays. Mes amis, les progressistes s'imaginent que chaque article du tarif douanier représente un certain degré de protection. Or, la commission du tarif des Etats-Unis fait allusion à cet aspect du problème. Elle dit, par exemple, que le droit existant n'égale pas l'écart dans le coût de production, tel que l'établi la loi, entre le producteur étranger et le producteur du pays. Les fonctions de la commission consistent à faire une enquête de manière à aider le président à éta-

blir un tarif susceptible de corriger l'inégalité. Or, si certains articles peuvent être produits par des pays étrangers à meilleur compte qu'ici, n'est-il pas juste de donner une protection correspondante, surtout pour un article dans le genre de celui-ci? Les viandes et leurs dérivés sont des choses que le pays peut produire en quantité, mais le Gouvernement ne fait rien pour ceux qui s'occupent d'élevage; de fait il ne se préoccupe nullement de remplir ses promesses du discours du trône afin d'encourager les cultivateurs à demeurer sur leurs terres ou pour aider ceux qui ont été préparés à l'agriculture, mais se trouvent dans les villes, à quitter la ville pour revenir à la terre. Le ministre croit-il remplir ces promesses en enlevant le peu de protection que possèdent nos cultivateurs?

Il existe un projet dont le but est d'accorder aux cultivateurs ce qu'on nomme le crédit agricole. Ils ne demandent pas ce crédit agricole. Ils demandent au Gouvernement une protection raisonnable. Que le Gouvernement leur donne quelque avantage. Ne permettez pas que le surplus des produits d'un autre pays, produits qui peuvent coûter moins cher dans ce pays, expédié au Canada et prive nos cultivateurs de leurs débouchés. Le ministre dit: Mais, nous avons des raisons d'agir ainsi. Or, le ministre australien du Commerce nous a donné la raison en termes très clairs: Ce gouvernement a sacrifié nos intérêts agricoles afin de trouver un débouché pour les fabricants de papier et de pâte à papier. C'est la grande considération qui a poussé le Gouvernement a agir ainsi. Si le ministre veut suivre un bon conseil, il changera cet article du tarif général en le mettant à 5c. au lieu de 3c. ½ par livre. Je suis convaincu que ce sera un pas dans la bonne voie et qu'il en résultera plus d'avantages pour le pays que de tout ce que le Gouvernement a accompli depuis qu'il est au pouvoir.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je ne veux pas, monsieur le président que le ministre mette de côté ma déclaration au sujet des importations de porc américain qui causent au pays l'épidémie de choléra des porcs, en disant qu'il en causera avec le ministre de l'Agriculture. Cette question devrait être étudiée par le ministre des Finances quand il s'occupe du tarif. Il peut élever le tarif général et exclure le porc des Etats-Unis, ou il peut encore agir exactement comme les Etats-Unis agiraient en mettant un embargo sur ce porc. Je demande au ministre s'il a été juste en disant que l'affaire serait réglée par le moyen d'une consultation avec le ministre de l'Agriculture. Pourquoi ne peut-il pas traiter cette question dès maintenant, soit en élevant le tarif sur le porc ou les produits du porc des Etats-Unis, soit en arrêtant leur importation par l'embargo? Si les produits des Etats-Unis sont cause du choléra des porcs qui a été découvert dans diverses parties du pays, et surtout dans mon district, on devrait appliquer immédiatement l'un des remèdes que je conseille.

L'hon. M. ROBB: Quand je suis arrivé au Parlement, en 1908, un des premiers députés que j'ai rencontrés a été mon honorable ami de Lambton-Est, qui a fait partie de la Chambre aussi longtemps que moi, sauf pendant quelques années où sa physionomie agréable nous a manqué et il sait tout aussi bien que moi que nous avons l'autorité voulue pour mettre un embargo sur l'importation de certains animaux souffrant de maladies contagieuses. En réalité, le ministère de l'Agriculture emploie parfois ce remède. Or, si mon honorable ami peut prouver au ministre de l'Agriculture que le choléra des porcs existe dans les Etats d'où nous importons des porcs, ce ministre sera le premier à arrêter leur importation.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le ministre me permet-il de lui répondre immédiatement? A la première réunion du comité de l'agriculture, le sous-ministre de l'Agriculture a fait une conférence au cours de laquelle il a parlé de l'importation du porc des Etats-Unis, et il a dit en ma présence, comme en celle d'autres députés, que cette importation était la cause du choléra des porcs qui s'est répandu au pays. Je crois que cela donnerait droit au ministre de l'Agriculture de mettre un embargo immédiat.

M. VALLANCE: Parlant de ce que l'honorable préopinant vient de dire, je me permets d'ajouter qu'on a demandé au sous-ministre si le choléra pouvait se propager par l'importation des porcs abattus. Il a répondu que c'était parfaitement possible, chose que tous les éleveurs savent.

M. DAVIS: Etant membre de la Société des éleveurs de moutons et faisant moi-même de l'élevage, j'en comprends parfaitement l'importance. Je tiens à faire remarquer au Gouvernement que si l'on veut maintenir comme il faut l'élevage du mouton dans notre pays, il faudra changer nos droits de douane sur la viande de mouton venant d'Australie et de Nouvelle-Zélande. Si le Gouvernement veut que cet élevage cesse, il n'a qu'à laisser le tarif tel qu'il est. A ce sujet, on me permettra de dire que les Canadiens ont, par l'intermédiaire de leurs gouvernements respectifs, dépensé des centaines de milliers de dollars pour faire de l'élevage du mouton ce qu'il est aujourd'hui. Tous les gouverne-

ments provinciaux n'ont cessé de dépenser de l'argent pour acheter des animaux de choix et les distribuer aux agriculteurs. Je connais certains éleveurs de moutons qui ont perdu beaucoup d'argent depuis la conclusion du traité avec l'Australie. En outre, je suis certain que cela aura pour effet de faire abandonner ce genre d'élevage à un grand nombre de gens. Je me risquerai à dire que nous devrions conserver le marché domestique pour tout ce que nous produisons. Notre but devrait être de stimuler autant que possible toutes les industries canadiennes. Dans l'intérêt de celle dont il s'agit, je demande au ministre de bien vouloir revenir sur sa décision.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: J'ajouterai quelques mots à l'appui des remarques que vient de faire l'honorable député de Calgary-Est (M. Davis). Je suis de ceux qui sont en faveur de protéger nos propres gens. Nous devrions autant que possible produire et récolter chez nous tout ce dont nous avons besoin, et s'il est une classe de la société qui mérite d'être protégée, c'est bien celle des cultivateurs.

J'ai écouté la discussion entre l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) et le ministre au sujet du tarif australien et de l'effet qu'une augmentation du tarif général aurait sur le traité avec l'Australie. Je dois dire que je ne suis pas très au courant du sujet, mais il me semble que l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges a raison. Je rappelle au ministre des Finances la remarque faite par l'honorable député d'Oxford-Nord (M. Sutherland), à savoir que si l'augmentation du tarif général à 5c. ne doit pas modifier le taux prévu dans le traité avec l'Australie, il ne peut pas s'opposer à cette augmentation. J'estime qu'on devrait porter le taux du tarif général à 5c. par livre et je demande au ministre de bien vouloir le faire.

L'hon. M. EDWARDS: Je suppose que le ministre a fixé le taux de 3c.½ dans le tarif général afin de donner une préférence de 3c. par livre à l'Australie et la Nouvelle-Zélande dans le traité conclu avec ces dominions. Mais sait-il que tandis qu'il taxe à 3c.½ par livre le viande de mouton importée au Canada, celle que nous exportons aux Etats-Unis est frappée d'un droit de 4c. par livre? N'est-ce pas une raison pour hausser quelque peu notre tarif du moins vis-à-vis des Etats-Unis. Je ne vois pas pourquoi, même si nous avons une convention avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, leur accordant un tarif de ½c. par livre, on ne mettrait pas le taux du tarif général plus élevé que celui de 3c.½ proposé actuellement. En agissant ainsi, le ministre ferait au moins preuve d'un peu de bon sens et de logique. Manifestement il donne à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande une préférence de 3c. par livre en vertu de la convention conclue, puis il propose que le tarif général soit fixé à 3c.½ par livre. Or je prétends que pour ce qui est des importations des Etats-Unis, notre tarif devrait être élevé au chiffre du tarif américain. A l'appui de ma demande, je pourrais citer les statistiques commerciales, non seulement d'une, mais de plusieurs années. Par exemple, prenez la période de 1920 à 1924. Vous verrez que durant ces cinq années nous avons importé des Etats-Unis 274,354,713 livres de viande, valant $55,442,000. Nos exportations de viande aux Etats-Unis durant la même période ne représentaient que $29,331,000. On ne peut pas m'enlever de l'idée que puisque nos exportations durant ces cinq années se sont élevées en tout à 221 millions,—nous exportons de la viande dans le monde entier,—la raison pour laquelle nous n'avons pas exporté plus de viande aux Etats-Unis est que leur tarif nous en a empêchés jusqu'à un certain point. D'un autre côté, si les Etats-Unis ont pu nous vendre une si grande quantité de viande, c'est parce que notre tarif le leur permettait. Pendant la même période, nous avons importé d'Australie et de Nouvelle-Zélande près de 10,000,000 livres de viande. Notre tarif était très favorable à ces pays, étant beaucoup moins élevé que le leur à notre égard. A présent, combien de viande avons-nous vendu à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande au cours de ces années-là? En tout, nous ne leur en avons expédié qu'une valeur de $25. La distance entre le Canada et l'Australie est la même qu'entre l'Australie et le Canada. L'Australie a un surcroît de viande, de même que le Canada. Comme nous, ils cherchent un débouché pour écouler cet excédent de production. Mais l'Australie, par la voie de son tarif, dit à l'univers: Nous ne voulons pas de votre viande; nous ne voulons pas de votre beurre. Nous produisons ces denrées en qantités telles que nous ne savons qu'en faire, et nous entendons fermer à votre beurre et à vos viandes l'accès de nos marchés afin que nos gens consomment nos propres produits. D'autre part, nous leur tenons ce langage: Même si vous nous interdisez l'accès de votre marché pour y écouler notre surcroît de production, nous ouvrons toutes grandes les portes du nôtre et vous y êtes les bienvenus.

Je voudrais aussi appeler l'attention de la Chambre sur un autre aspect de cette ques-

tion du commerce des viandes. On a déjà parlé de l'importance qu'il y a de protéger l'industrie de l'élevage du mouton. Voici ce dont il faut également prendre note. On admet la laine en franchise au pays. Mais si nous en avions à exporter et que nous voulions l'expédier aux Etats-Unis ils exigeraient de nous un droit s'élevant jusqu'à 42c. par livre. Selon moi, l'encouragement de l'industrie ovine au Canada est d'une impossibilité absolue si, non contents d'exposer nos éleveurs à l'importation du surcroît de production de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, nous leurs suscitons un nouvel obstacle en admettant la laine en franchise. C'est manquer de justice à leur égard. Nous n'avons en Canada qu'environ deux millions et trois quarts de moutons et d'agneaux, et certaines conditions climatériques constituent pour nous un désavantage lorsqu'il s'agit de concurrencer des pays comme l'Australie et la Nouvelle-Zélande dont la population ovine est de 104 millions de têtes. L'Australie et la Nouvelle-Zélande sont les plus grands pays exporteurs de viande de l'univers; ils jouissent, dans la production de la viande, d'avantages que nous n'avons pas au Canada. Au ministre, je dirai ce que j'ai déjà affirmé à maintes reprises dans cette Chambre. Les gens peuvent avancer toutes les théories qu'ils voudront sur le libre-échange, il n'en reste pas moins que nous ne pourrions et que nous ne devrions pas ignorer le côté pratique de la question et que nous ne saurions nous dissimuler que nous avons en Canada un hiver qui nous met en état d'infériorité pour concurrencer des pays comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la république Argentine et les états du Sud. Pour ce qui est de l'élevage des moutons, on n'a qu'à parcourir le Canada, peu importe où l'on aille, pour s'en convaincre. La province de la Nouvelle-Ecosse, certaines régions d'Ontario et de Québec, et à coup sûr, certaines provinces de l'Ouest, notamment l'Alberta, se prêtent spécialement à l'élevage de moutons de qualité supérieure, et j'ai la conviction qu'avec l'encouragement que nous devrions lui donner, cette industrie deviendra florissante. Je m'adresse au ministre à cette fin et lui dis que son tarif, au point de vue de la sauvegarde de nos propres intérêts, est illogique en ce sens qu'il accorde à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande une préférence de 3c. par livre. Il l'est aussi pour cette raison qu'il accorde aux Etats-Unis une préférence de ½c. par livre sur la viande. S'il peut nous donner la moindre raison qui nous autorise à admettre la viande de mouton importée des Etats-Unis à un droit inférieur de ½c. à celui qu'ils nous imposent, j'aimerais à la connaître. Je ne conçois pas la moindre raison. Cela me paraît injuste et illogique, et à mes yeux, ne peut avoir qu'un résultat pour l'industrie, c'est-à-dire sa suppression totale.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Lorsque j'avais la parole, je n'ai pas fait observer que le droit dont les Etats-Unis frappent les exportations de viandes canadiennes est de 20 p. 100 et si l'on donnait suite à la proposition que je faisais, savoir l'augmentation du droit à 5c. par livre, même appliqué à nos cenventions avec la Nouvelle-Zélande et l'Australie, le droit sur le mouton et l'agneau provenant de ces pays ne serait encore que de 2c. par livre, ce qui est encore un taux à la fois trop bas et injuste. Lorsque j'ai parlé de 5c. par livre, je n'estimais pas que le droit ne devrait pas dépasser ce taux pour ces produits, car nous avons tout ce qu'il faut au pays pour produire tout ce dont nous avons besoin sous ce rapport. Je propose donc, appuyé par l'honorable député de Calgary-Est (M. Davis):

Que le numéro 7 du tarif général soit modifié par le retranchement des chiffres 3c. ½ et leur remplacement par le chiffre 5c.

L'hon. M. ROBB: Je dois vous faire remarquer, comme vous le savez déjà, et comme mon honorable ami l'ancien ministre des Finances le sait également, que l'amendement est irrégulier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pour quelle raison?

L'hon. M. ROBB: Il porte sur l'accroissement de l'impôt. Toutefois, je suis aux ordres du comité.

L'hon. M. MANION: A cette objection, je répondrai qu'à mon sens, il ne s'agit pas nécessairement d'augmenter l'impôt. Nous pouvons relever le droit, et cependant ne pas importer de porc; et si l'on ne fait pas d'importations, il n'est pas question d'impôt. Je prétends donc que cela ne comporte pas nécessairement un accroissement des impôts. Si c'est là la seule raison qui milite contre la régularité de l'amendement, ce dernier est régulier.

M. le PRESIDENT: Sir Thomas Erskine May dit, à la page 462:

Le principe d'après lequel la sanction de la couronne est nécessaire pour tout subside prélevé sur le revenu public, s'applique aussi bien aux impôts servant à constituer le revenu. Par conséquent, aucune motion ne peut être faite pour imposer une taxe, sauf par un ministre de la couronne, à moins que cette taxe ne soit en remplacement, sous forme d'équivalent, d'une taxe à ce moment-là soumise à l'étude du Parlement, et l'on ne peut non plus augmenter le chiffre d'une taxe proposée au nom de la couronne, ni changer d'une façon quelconque le champ de l'imposition. Pareillement, on ne peut mettre en délibération, sauf

sur la proposition d'un ministre agissant au nom de la couronne, l'augmentation d'un impôt existant ou d'une taxe nouvelle ou provisoire pour le service de l'exercice.

Plus loin, page 464, May dit:

Du moment qu'il ne s'agit pas d'augmenter un impôt existant, toute modification de la réduction que l'on compte effectuer peut être proposée au comité chargé de l'examen du bill, et elle est considérée comme une question visant, non pas l'accroissement d'une charge publique, mais à déterminer jusqu'à quel point cette charge sera diminuée.

Je déclare donc l'amendement irrégulier.

L'hon. M. ROBB: Maintenant que nous sommes revenus à la question, on me permettra d'exposer ce qui en est réellement au sujet de l'élevage du mouton au Canada et du tort que les importations font au commerce. En 1926, nous avons exporté du mouton pour une valeur de $593,475, et nos importations ont été de $269,145; en d'autres termes, nous avons exporté presque le double de que ce nous avons importé. Mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) a parlé du droit imposé par les Etats-Unis. Il apprendra avec intérêt que sur cette exportation de $593,475, une somme de $523,130 représente des expéditions aux Etats-Unis.

L'hon. M. TOLMIE: A propos de l'importation du porc, tout le monde sait que le choléra se transmet aux autres animaux par la viande fraîche, ou même par la viande préparée, d'un porc atteint. Nous avons pris de mesures de protection contre cette maladie en mettant les porcs sur pieds sous observation pendant environ deux mois à la frontière internationale, ce qui rend absolument impossible, sous ce régime, l'importation de porcs destinés à l'abattoir à cause des frais élevés qu'entraîne la mise en quarantaine. Nous tenons aussi compte de cette circonstance dans l'établissement des règlements du ministère de l'Agriculture au sujet des déchets d'alimentation, règlements qui obligent ceux qui nourrissent de déchets leurs porcs à faire cuire complètement ces déchets avant de les donner à manger à leurs animaux; nous avons aussi d'autres règlements à cet égard.

Pour ce qui est de l'observation du ministre sur la période pendant laquelle j'ai été à la tête du ministère de l'Agriculture et du reproche qu'il me fait de ne pas avoir, à cette époque, imposé un droit sur le mouton américain, ou de ne pas avoir augmenté le tarif, je dois lui dire que je suis entré en fonctions aux derniers jours de 1919, et que j'ai laissé le ministère après le bouleversement du 6 décembre 1921. L'honorable ministre se souviendra sans doute qu'à cette époque le Gouvernement songeait à relever ses droits sur les produits de la ferme et, à mon sens, à ce moment, il eût été malavisé de ma part d'aggraver la situation en proposant une augmentation des droits de ce côté-ci. Je ferai observer au ministre que ce Gouvernement est au pouvoir depuis le 6 décembre 1921, et à venir jusqu'ici, il n'a rien fait pour assurer aux cultivateurs et aux producteurs de ce pays la moindre augmentation de protection.

L'hon. M. ROBB: Maintenant que nous voulons leur accorder cette protection, vous nous en empêchez.

L'hon. M. TOLMIE: Vous vous proposez aujourd'hui de leur enlever la protection qu'ils avaient contre les pays qui produisent le plus de mouton et d'agneaux au monde et de l'appliquer contre les Etats-Unis.

M. CAHAN: J'ai sous les yeux le chapitre 30 des statuts du Canada pour l'année 1925, qui renferme les dispositions se rapportant aux concessions du tarif de faveur anglais que se font faites réciproquement le Canada et l'Australie. Il est vrai que, dans l'annexe, au numéro 7, les viandes fraîches, n.d., sont assujéties à un droit de ½c. par livre, mais la convention elle-même contient la disposition suivante:

Toutefois, la différence proportionnelle entre les taux énoncés en regard des item ci-dessus énumérés dans la présente annexe et ceux du tarif général pour les item susdits ne sera jamais inférieure, respectivement, à ce qu'elle est à l'époque de l'entrée en vigueur desdits taux ci-dessus mentionnés.

D'après cette disposition, il saute aux yeux que ce Parlement, dans la mesure que l'autorisent les privilèges réservés en vertu de la convention avec l'Australie, peut augmenter les droits sur les viandes fraîches provenant de ce pays à n'importe quel taux par livre que le Parlement jugera à propos, pourvu que le tarif général soit augmenté proportionnément ou exactement au même niveau.

M. FORKE: Nous sommes en butte à maints inconvénients à cette extrémité de la salle. La plupart du temps nous n'entendons pas ce que l'on dit; bien souvent nous ne pouvons suivre les discours et nous avons toutes les peines du monde à attirer l'attention du président. Tout de même, nous sommes obligés d'endurer patiemment ces petits contretemps. Il a été question d'avoir un autre président à cette extrémité de la salle. On en a tellement dit au sujet de l'état déplorable dans lequel se trouve cette industrie de l'élevage du mouton à l'heure actuelle que je crois devoir y aller de quelques mots à mon tour. Je ne m'occupe pas exclusivement de la culture du blé; je fais aussi l'élevage des bestiaux et des moutons. Pas une des activités du cultivateur n'est aussi lucrative aujourd'hui que l'élevage du mouton;

et je vais dire à l'Assemblée exactement quels prix j'ai touchés l'an dernier pour mes agneaux. J'ai vendu des agneaux non sevrés, n'ayant pris d'autre nourriture que le lait de la mère et l'herbe qu'ils avaient broutée; je les ai veidus $10.50 chacun; chaque brebis a rapporté $21. Cette brebis avait passé l'hiver avec un peu de paille de foin, qui ne coûtait presque rien; au printemps on lui donnait un peu de grain; elle trouvait dans la cour le reste de ce qu'il lui fallait. Comme on obtient $21 d'une seule brebis, en sus de sa toison, je ne sache pas que le cultivateur puisse faire quelque chose de plus rémunérateur que l'élevage des moutons. Mais celui qui s'y livre souffre de certains désavantages que je tiens à signaler aux honorables amis siégeant à ma droite. Un des principaux, en ce moment, c'est le prix élevé de la clôture métallique, provenant du droit de 30 p. 100 imposé sur les treillages en fil. Je demande à l'honorable représentant d'Oxford-Sud (M. Sutherland) qui veut tant aider aux éleveurs de moutons de faire baisser le plus possible le prix des treillages en fil métallique pour clôtures.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Est-ce que la suppression du droit a fait baisser le prix de la ronce artificielle? Ne l'a-t-elle pas fait monter plutôt?

M. FORKE: Nous le risquerons à tout événement. A propos de loups, tous les loups du Canada n'en veulent pas qu'aux moutons. Ce prix élevé constitue sûrement une entrave sérieuse aux opérations des éleveurs de moutons sur les prairies: des clôtures en treillages de fil, à mailles assez petites pour empêcher les loups de pénétrer, seraient très avantageuses et les éleveurs bénéficieraient grandement d'une réduction dans le prix de ces clôtures. Le profit sur tout ce qu'on vend dépend surtout des frais de production. Nous autres, agriculteurs, nous nous plaignons que tout ce que nous achetons coûte trop cher.

L'hon. M. EDWARDS: Quel droit est imposé sur les clôtures métalliques?

M. FORKE: Je n'en saurais dire le chiffre exact; je crois que c'est autour de 30 p. 100. Quand je prends la parole, certains des honorables députés veulent que je me révèle une encyclopédie vivante; j'en suis loin. Comme cultivateurs nous avons toujours maintenu que nous sommes en mesure de faire face, avec nos produits, à la concurrence mondiale sur les marchés du globe; nous ne nous plaignons pas tant au sujet des produits dont mes honorables amis parlent cet après-midi. Quiconque a étudié tant soit peu la situation agricole sait que les importations de produits de ferme, quel qu'en soit le volume, n'y changeront rien. Le président Coolige a affirmé l'autre jour que, du vivant même de ses auditeurs, les Etats-Unis deviendraient le pays du monde qui importerait le plus de produits agricoles. Les Etats-Unis ne bouclent pas leur budget aujourd'hui en ce qui concerne l'agriculture: l'importation dépasse l'exportation. Je sais naturellement que la république voisine exporte des viandes, du blé et du coton; mais le jour viendra bientôt où ces exportations cesseront; alors ce sera le jour du Canada. Le cultivateur canadien peut faire concurrence aux cultivateurs de n'importe quel pays de la terre, s'il ne souffre pas d'injustice et si ses frais de production ne sont pas démesurés. Je veux dire à mes honorables amis que, lorsqu'ils parlent d'aider à l'agriculture, ils commencent par le mauvais bout. A ce propos je remarque une grande différence entre cette législature et la dernière. Dans la dernière, en effet, il n'était question que de l'industrie; mais aujourd'hui on jette les yeux ailleurs. Le conseil de stratégie a dû élaborer quelque autre projet: à présent on veut persuader le cultivateur que la protection lui sera avantageuse. J'espère qu'il ne sera jamais crédule à ce point.

L'hon. M. MANION: J'ai suivi les remarques de l'honorable député de Brandon (M. Forke) et je trouve qu'il a tort de parler comme il l'a fait avant de reprendre son siège: il a dit qu'à la dernière session nous ne nous intéressions pas à l'agriculture, que nous nous occupions uniquement de ce qu'il appelle l'industrie. D'abord, tout le monde reconnaît au Canada que l'agriculture est la plus grande de nos industries; mais à part cela, notre grand souci, depuis que je suis à la Chambre,—environ dix ans,—a toujours été de protéger tous les producteurs du pays. Ce qu'il appelle le conseil de stratégie,—j'ignore l'origine du terme,—n'a rien élaboré; c'est un mouvement du parti conservateur qui, fidèle à son programme protectionniste, veut développer par la protection toutes nos industries canadiennes, l'industrie agricole, l'industrie manufacturière et l'industrie de nos ouvriers. Vers la fin de son discours, l'honorable préopinant a cité le président Coolidge. Selon moi, il devrait citer ce que le président Coolidge a dit récemment, à savoir: que le droit sur le beurre devrait être augmenté de 8 à 12c.,—et notre tarif canadien n'impose qu'un droit de 4c. sur le beurre américain. Pourquoi le président Coolidge a-t-il dit cela? Simplement parce que les cultivateurs américains lui ont demandé de protéger le marché des Etats-Unis contre l'importation du beurre

canadien. Conséquemment, lorsque l'honorable député entreprend de citer le président Coolidge, il devrait le citer en entier.

Les honorables députés de la droite sont portés à nous accuser de faire de la politique lorsque nous parlons en faveur des intérêts des cultivateurs canadiens.

Divers MEMBRES: Exactement.

L'hon. M. MANION: Certains honorables députés disent "exactement"; ils nous jugent à leur aune. J'ignore combien de cultivateurs compte notre groupe, mais je prendrai certainement, un jour, la peine de les compter. Je puis cependant dire sans la moindre hésitation que notre parti compte un grand nombre de cultivateurs, de gens qui ont réussi en agriculture, qui sont aussi profondément intéressés au succès de l'agriculture au Canada que les autres honorables députés qui prétendent parler au nom des cultivateurs du pays. Tout homme intelligent, et j'espère que nous le sommes tous suffisamment pour comprendre les faits, doit être convaincu que le succès du cultivateur est le succès du Canada. Nous croyons devoir protéger le cultivateur, les éleveurs de moutons comme les autres.

Je passe maintenant à l'article que nous étudions. Je ne me suis pas donné la peine de confier à ma mémoire les chiffres que j'ai déjà vus moi-même, mais on me dit que le Canada est probablement le pays qui compte le plus petit nombre de moutons de tous les pays agricoles du monde. On dit que l'Australie, par exemple, compte au moins quarante fois plus de moutons que le Canada; et de plus, ici, le nombre diminue graduellement. Je ne discuterai pas avec le ministre la nécessité d'augmenter les droits sur le mouton et l'agneau que nous importons de l'Australie, car apparemment il a pris une décision et rien ne sera changé sous ce rapport, et sans doute il peut compter sur l'appui de la majorité pour donner suite à son intention. Je discuterai cependant avec lui le point suivant. Lorsque la convention australienne fut discutée pour la première fois, l'idée était que l'Australie voulait faire imposer des droits plus élevés sur presque tous les produits des autres pays qu'elle pouvait elle-même nous expédier. Ce ne fut qu'après de longues négociations entre le ministre actuel (l'hon. M. Robb) et le gouvernement australien qu'il fut décidé d'accorder ces tarifs réduits aux Etats-Unis, et à d'autres pays, sur plusieurs des produits que l'Australie exporte dans ce pays. Bref, on voulait augmenter les droits sur les produits que les autres pays désirent vendre au Canada; il est évident que l'Australie serait enchantée de voir augmenter les droits sur le mouton et l'agneau importés des autrs pays, pourvu que ces droits soient réduits en faveur des éleveurs australiens. Je dirai conséquemment au ministre, que pour cet article, il ne fait que se conformer aux dispositions de la convention avec l'Australie lorsqu'il ferme la porte à une grande partie des agneaux qui nous viennent des Etats-Unis en imposant un tarif protecteur contre ce pays. L'adoption d'un tel tarif contre les Etats-Unis sert un double but: celui de respecter la convention australienne,—et même, jusqu'à un certain point, d'augmenter les avantages que la convention donne à ce pays, —et, dans une certaine mesure, d'aider nos producteurs canadiens en les protégeant contre les produits américains. Je ne puis comprendre quel tort l'augmentation des droits contre les producteurs américains pourrait faire aux éleveurs de moutons de notre pays. Le seul résultat serait assurément d'améliorer les conditions de l'industrie au Canada. Malgré tout ce que l'honorable représentant de Brandon (M. Forke) puisse penser de la protection en général, je ne saurais comprendre la raison pour laquelle il s'opposerait à ce que les éleveurs de moutons du pays, y compris lui-même, retirent de cette industrie un profit plus élevé en s'assurant le marché local.

M. FORKE: Les cultivateurs américains ont été trompés lorsqu'ils ont cru que la protection leur serait d'un certain avantage et je ne veux pas que les cultivateurs canadiens soient trompés à leur tour.

L'hon. M. MANION: Je ne voudrais pas me montrer désobligeant envers mon honorable ami, mais il me semble que l'honorable député s'imagine que les seuls cultivateurs capables de comprendre les questions fiscales viennent de Brandon ou des environs de cette ville. J'imagine que les cultivateurs des Etats-Unis sont suffisamment intelligents pour comprendre leurs propres intérêts et ils ont insisté auprès du président des Etats-Unis pour obtenir, et ils ont obtenu de lui une augmentation des droits sur les produits agricoles importés du Canada dans leur pays.

M. FORKE: L'honorable député sait très bien que l'agriculture aux Etats-Unis, dans le Nord-Ouest surtout, est dans un état déplorable, et que les cultivateurs demandent au gouvernement de s'occuper de la mise sur le marché de l'excédent de leur production.

L'hon. M. MANION: Cela ne fait qu'appuyer ce que je dis: ils demandent au gouvernement américain de les protéger de toutes façons. Si l'honorable député veut bien consulter les chiffres, il verra que depuis

la mise en vigueur du tarif Fordney les exportations de maints produits agricoles du Canada aux Etats-Unis ont diminué considérablement. Vraiment, je ne puis comprendre qu'un cultivateur canadien désire que nous traitions l'agriculteur américain ou, à vrai dire, tout producteur américain, avec plus d'égards que ces gens n'en ont pour nous. On devrait faire progresser de toutes les façons l'industrie de l'élevage du mouton en notre pays. L'un des moyens d'y arriver serait de relever le droit imposé sur le mouton et l'agneau importés des Etats-Unis, même si nous ne modifions pas le droit que le ministre propose d'imposer sur les importations de l'Australie.

On dit souvent que, si l'on ne vend pas, on ne peut acheter, et que les échanges doivent être libres. Comment se fait-il que certains des pays les plus protectionnistes du monde, comme l'Allemagne avant la guerre les Etats-Unis aujourd'hui et la France, si l'on veut, font un commerce aussi considérable avec l'étranger, malgré leur tarif élevé? Ils font du commerce, parce qu'ils achètent les marchandises qu'ils ne produisent pas eux-mêmes et exportent les marchandises qui ne sont pas produites ou protégées dans d'autres pays. Il se fait toujours des échanges entre nations et, si nous protégeons l'industrie de l'élevage du mouton en notre pays, notre commerce avec le reste du monde ne prendra pas fin pour cela.

Un MEMBRE: Mon honorable ami sait-il que notre commerce extérieur, par tête de la population, est trois fois plus considérable qu'aux Etats-Unis?

L'hon. M. MANION: Je ne vois pas ce que cela a à voir avec la question, vu que ce n'est pas le commerce extérieur qui importe surtout, mais le commerce à l'intérieur, la facilité qu'ont les habitants du pays de faire des échanges entre eux et de procurer de l'emploi et des salaires à leurs ouvriers, au lieu de les forcer à aller gagner leur vie dans un pays au tarif élevé.

M. le PRESIDENT: Plusieurs honorables députés se lèvent, évidemment pour poser des questions à l'honorable membre qui a la parole. Je fais remarquer que la besogne du comité n'avancera pas si l'on recommence la discussion de l'exposé budgétaire. Les honorables députés doivent permettre à l'honorable représentant de Fort-William de faire son discours sans l'interrompre.

L'hon. M. MANION: De toutes façons, j'achève, monsieur le président. J'ai constaté que plusieurs de mes excellents amis de la Saskatchewan, dont les idées sont censées constituer tout ce qu'il y a de mieux dans l'intérêt des cultivateurs, cherchent l'occasion de me contredire. Je leur demande encore ceci: traitons les industries américaines, y compris l'élevage du mouton et la production de la viande d'agneau et de la laine, de la seule façon qu'une nation fière doit traiter une autre nation. Adoptons la ligne de conduite honorable et fière de traiter les autres comme ils nous traitent et ils nous respecteront. La seule façon de faire le commerce à notre satisfaction est d'agir avec eux strictement d'après les méthodes commerciales.

L'hon. M. ROBB: Il me fait plaisir, monsieur le président, que vous ayez fait remarquer que nous ne devons pas recommencer la discussion de l'exposé budgétaire, et que la convention de commerce avec l'Australie n'est pas à l'étude. J'ai été aussi coupable que les autres à cet égard. Comme je l'ai déjà dit, le relèvement du tarif général a pour but de remplir la promesse faite à l'Australie de lui accorder une préférence de 3c.; mais on ne diminue pas les droits et l'on ne modifie pas la convention australienne. On dit que la femme a le droit de changer d'opinion de temps à autre et un membre du Parlement a peut-être le même droit. L'honorable député qui vient de reprendre son siège ne s'opposait pas à la convention de commerce avec l'Australie, l'an dernier; tout ce que nous demandons maintenant, c'est de mettre cette convention en vigueur. Je me rappelle que l'honorable représentant de Fort-William (M. Manion) a été l'un de ceux qui sont venus à mon bureau me demander de ratifier cette convention. Je préviens mon honorable ami, comme mes autres honorables collègues qui critiquent la convention, qu'ils ne la critqueront pas longtemps, s'ils s'en tiennent aux mêmes tactiques. L'Australie règlera la question et peut-être très vite. Si l'Australie dénonce une convention très avantageuse pour notre pays, certains des députés qui m'ont prié de la conclure devront en accepter la responsabilité.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le ministre veut-il nous dire de quelle façon elle a été avantageuse pour le Canada? La balance favorable de notre commerce n'a-t-elle pas diminué?

L'hon. M. ROBB: Notre commerce a augmenté énormément, et les agriculteurs qui fournissent des aliments aux ouvriers employés dans les usines de papier et ces ouvriers eux-mêmes en ont profité. Non seulement l'honorable représentant de Fort-William m'a supplié de conclure cette convention, quand on se demandait si on devait l'accepter; mais il l'a loyalement appuyée de

son vote. Aujourd'hui, il essaie de retarder l'adoption d'une résolution ayant pour objet de mettre la convention en vigueur.

L'hon. M. MANION: Je demande la permission de répondre brièvement. Le ministre a laissé entendre que mon discours de cet après-midi ne concordait pas avec les vues que j'ai exprimées l'année dernière. Ce n'est pas mon avis. Personne, pas plus dans cette enceinte qu'au dehors, ne m'a entendu dénoncer la convention australienne; à cet éagrd, je ne suis pas pleinement d'accord avec ceux qui m'entourent. Mais j'aimerais que mon honorable ami fît preuve de justice à mon égard; cet après-midi j'ai déclaré qu'il y aurait quelque chose à faire pour accroître la valeur de la convention australiene pour les Australiens en élevant le droit sur les moutons et la viande de mouton à provenance des Etats-Unis. Je ne lui reproche nullement d'avoir dit que je fus un de ceux qui réclamèrent l'adoption de cette convention. De fait, j'ai expliqué mon attitude l'année dernière, et si j'avais les *Débats* sous la main, je pourrais citer mes propres paroles; seulement j'ai dit que j'étais d'opinion que cette convention australienne, sous certains rapports, ne faisait pas l'affaire des cultivateurs de ce pays. D'autre part le nord de l'Ontario est devenu un grand producteur de pâte de bois et de papier; vu que je reçois mon mandat d'une circonscription de cette province et que cette convention est à l'avantage des fabricants de pâte de bois et de papier, entre deux maux j'ai choisi le moindre. On trouverait également dans les *Débats* que j'ai dit que, si nous reprenions le pouvoir—comme j'en avais la conviction—après les élections. . . (*Exclamations.*) De fait nous avons été portés au pouvoir bien que nous ne tenions pas les rênes du pouvoir. Mon bon ami le ministre des Finances et ses collègues aiment beaucoup trop le pouvoir pour l'abandonner tant qu'ils auront un groupe quelconque pour leur donner son appui. Je tiens à faire remarquer qu'en faisant cette déclaration l'an dernier, je disais que la première chose dont je me ferais le protagoniste à notre arrivée au pouvoir serait un relèvement général du tarif sur tous les produits agricoles venant de tous les pays du monde. J'étais donc absolument logique, et si le ministre des Finances pense me faire peur en parlant du danger de voir l'Australie révoquer la convention, il se trompe. Je ne m'effraie pas si facilement que cela; c'est l'affaire des gens d'Australie. Ma prétention est que nous pouvons donner plus de valeur à cette convention en faveur de l'Australie et améliorer les affaires au pays tout en traitant les autres pays comme il nous ont traités.

[L'hon. M. Robb.]

M. McGIBBON: Ce sont les observations de l'honorable député de Brandon (M. Forke) qui m'ont fait lever. Je voudrais lui dire que, bien avant qu'il eût un siège en cette enceinte, il y avait des députés pour plaider la cause des cultivateurs et des ouvriers de ce pays, et j'étais au nombre de ces députés. Et ces hommes seront encore ici pour plaider cette cause bien longtemps après son départ de cette Chambre. Je pourrais également lui dire que je représente un comité où un candidat du parti progressiste et un autre du parti libéral briguèrent les suffrages au cours de la dernière campagne; aucun d'eux n'est revenu.

M. le PRESIDENT: Je ne saurais permettre à l'honorable député de s'écarter de l'article à l'étude. J'ai laissé beaucoup de latitude au ministre des Finances et à l'honorable député de Fort-William, mais je ne puis laisser se continuer le débat de cette façon.

M. McGIBBON: C'est très bien, monsieur le président; je me conforme avec plaisir à votre décision. J'avais commencé à dire que je devais mon mandat à un comté agricole qui veut un régime protecteur pour le mouton, la laine, le bœuf de toutes sortes, en réalité pour tous les produits de la ferme. L'honorable député de Brandon dit que l'élevage du mouton est très rémunérateur. Si c'est là son opinion, elle n'est pas partagée par la plupart des agriculteurs du pays. Et la preuve, c'est qu'il y a aujourd'hui moins de moutons au Canada qu'il y a trente ans, et que le nombre des moutons qu'on élève chez nous est peu considérable en comparaison de ce qu'il s'en élève dans d'autres pays. Je pourrais encore signaler à mon honorable collègue que des 70 millions de livres de laine employée en ce pays, 15 millions seulement représentent le produit national. S'il y a tant de bénéfices à retirer de l'élevage du mouton, comme il veut nous le faire croire, pourquoi existe-t-il un tel état de choses? Je tiendrai à faire remarquer également à mon honorable ami et au ministre des Finances que les agissements du Gouvernement, surtout quant à la convention avec la France, ont fait beaucoup de mal à l'élevage du mouton. Je ne ferai que signaler que l'importation de la laine s'est accrue de 500 pour 100 depuis la conclusion de cette entente commerciale. Et voici maintenant que le Gouvernement massacre littéralement la protection en faveur de la viande fraîche.

Je ne suis pas avocat, mais j'ai beaucoup de considération pour l'opinion de l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) qui siège devant moi. Cette Chambre est liée par la convention australienne tant qu'on n'aura pas donné avis de sa révocation, et nous devons respecter l'entente. Si l'Australie veut y mettre fin, ce sera, je pense un

bienfait pour le Canada. Je ne suis pas de ceux qui préconisent l'octroi d'une préférence à quelques fabricants de pâte de bois et de papier—qui en passant en sont pas des citoyens du Canada, si je suis bien renseigné—au détriment de l'intérêt de l'agriculteur canadien. Je conseille au ministre de suivre l'avis de l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges et d'accroître le droit à 5 cents par livre; par là, nous assurerons à l'Australie la préférence que nous sommes tenus de lui accorder et, en même temps, une protection supplémentaire aux éleveurs canadiens. Ils ont besoin de protection pour réussir. Ils n'en ont pas assez pour continuer à prospérer. Représentant d'un comté en grande partie agricole de ma province, je suis ici pour exposer les besoins du peuple dans le sens d'une protection accrue, non seulement pour le bétail, mais encore pour tous les produits. J'espère que le ministre mettra cet avis en pratique.

M. FOSTER: Monsieur le président, quand il se pose à la Chambre une question relative à la protection de nos cultivateurs, je suis toujours disposé à l'appuyer. Dans ma région, nous sommes incapables de nous adonner à l'élevage, simplement à cause de la concurrence étrangère, des Etats-Unis en particulier. De fait, dans le comté de Hants-King, il n'est pas rare de trouver du beurre, des œufs et des viandes des Etats-Unis, servis au cœur même d'une contrée agricole. Je remarque que l'honorable député d'Yarmouth écoute cet exposé; j'espère qu'il en tiendra compte, car il n'a qu'à entrer dans un magasin quelconque de la région, pour trouver ces articles en vente. En Nouvelle-Ecosse nous cherchons à établir une industrie de la viande. Il est indubitable que nous pouvons élever du bétail dans cette province et l'expédier dans la mère patrie en concurrence avec n'importe quelle province. L'élevage est plus économique dans les provinces de l'Ouest, il est vrai, mais la différence des taux de transport rend les avantages presque égaux.

M. le PRESIDENT: Je dois demander à l'honorable député de borner ses commentaires à l'article discuté.

M. FOSTER: J'y arrive dans un instant, monsieur le président. Toutes ces choses proviennent de ce que nous discutons présentement. Mon honorable ami de Brandon s'est écarté légèrement du sujet, voici un instant, pour affirmer que les cultivateurs des Etats du nord-ouest des Etats-Unis sont dans un état si précaire qu'ils demandent au Congrès d'adopter un projet de loi destinée à hausser le prix de l'excédent de leurs produits. Depuis 1921, les cultivateurs de ces Etats jouissent d'une prospérité tellement enviable que les vingt et un agents que nous avons aux Etats-Unis n'ont pour ainsi dire pas réussi à en faire venir au Canada. Si leur situation n'est pas quelque peu meilleure que celle de nos cultivateurs, pourquoi ne traversent-ils pas la frontière?

L'hon. M. STEWART: Parce qu'ils n'ont pas assez d'argent pour le voyage.

M. FOSTER: Le ministre a des renseignements de deuxième ou troisième main; les miens sont de première main.

L'hon. M. STEWART: Ce sont les agents de l'Etat qui le renseignent.

M. FOSTER: D'accord; je comprends que les agents de l'Etat sont ses informateurs. Je les connais très bien, je connais leur champ d'action et dans quelles conditions ils travaillent, mais le ministre lui-même ne le sait pas.

L'hon. M. STEWART: Oh! oui, il le sait. Il a visité ces localités.

M. FOSTER: Y est-il allé? Il a fait un voyage à Chicago.

Quelques MEMBRES: Tenez-vous-en à la question!

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. FOSTER: Je ne saisis pas bien les paroles des honorables vis-à-vis, mais s'ils s'imaginent que je vais m'énerver et perdre la boule, ils se trompent fort. Je signalais simplement le fait que le ministre est allé une fois à Chicago et y a rencontré les agents canadiens. A ma connaissance, il ne s'est jamais rendu sur les lieux mêmes avec un de ces agents et n'a eu d'entrevue avec aucun cultivateur américain. Donc, quand j'affirme qu'il ne possède pas de renseignements de première main, j'énonce simplement un fait. Je reconnais comme lui que plusieurs de ces cultivateurs n'ont pas les fonds requis pour émigrer, mais plusieurs autres en ont assez. Mais permettez-moi d'aller plus loin et d'achever la démonstration que j'étais à faire pour répondre à l'honorable député de Brandon. Dans les états du Nord-Ouest, il est des terres dont le prix a baissé en 1921 et 1922, de $600 l'acre à $250, mais il est remonté à $350 et $400, et la compagnie des frères Wood à Lincoln, Nebraska, a réalisé plus de 7 millions de bénéfices sur des terres dans deux Etats seulement, par suite d'une plus-value due à l'amélioration de la situation agricole. Tels sont les faits. Il est vrai que les agriculteurs américains ont reçu l'aide de l'Etat...

Divers MEMBRES: A l'ordre!

M. COOTE: Monsieur le président, je me lève pour invoquer le règlement. Je demande que les discours dans ce débat se bornent à l'article discuté.

M. FOSTER: Je sais, monsieur le président, que quelqu'un invoque toujours le règlement quand nous cherchons à répondre à une des assertions faites par les honorables députés à notre gauche, touchant les cultivateurs américains. Mon honorable ami de Brandon s'est attardé dans ce domaine sans que l'on s'y soit opposé. Je tiens seulement à lui faire remarquer que l'agriculteur américain a été aidé jusqu'à concurrence de 50 millions par l'Etat, et de 50 millions de source privée; que l'élevage du mouton et du bétail dans les états de l'ouest a été protégé par ce pays hautement protectionniste et que en conséquence les cultivateurs "sont revenus". Ce Gouvernement avait la même occasion d'aider les cultivateurs canadiens, si le tarif douanier ne suffisait pas. A propos de l'Australie, voici un autre point. Je...

M. le PRESIDENT: J'ai donné de la marge à trois ou quatre députés et j'ai eu tort, mais je ne puis certainement pas permettre de continuer la discussion à côté du sujet.

M. FOSTER: Je veux dire un mot ou deux à propos du tarif.

M. WARD: L'honorable député sait-il que dans ce pays fortement protectionniste des Etats-Unis, la statistique démontre que depuis dix ans, dix millions de cultivateurs ont quitté la terre?

M. le PRESIDENT: Recommençons-nous le débat sur le budget? Non. Eh bien, je prie les honorables députés de s'en tenir au sujet en discussion.

M. FOSTER: Je n'en ai que pour une minute ou deux, monsieur le président.

M. le PRESIDENT: A l'ordre! Je ne tolérerai plus de discussion étrangère au sujet.

M. FOSTER: Je suis bien peiné de ne pouvoir répondre à mon honorable ami.

M. le PRESIDENT: Je décide que cette discussion est irrégulière.

M. FOSTER: Alors, je vais continuer sur cet article du tarif. Je crois qu'il est à propos pour nous d'en profiter pour rappeler que l'Australie jouit d'un régime protectionniste, appliqué de manière à protéger tout ce qu'elle peut fabriquer et à acheter le reste en Grande-Bretagne. Voilà ce que constatent les documents publics du Commonwealth. Or, si notre intention est de nous protéger contre les Etats-Unis et d'aider l'Australie tout en nous protégeant nous-mêmes, j'en suis. J'imagine que c'est là l'objet de cet article. Je regrette que la décision du président ne me permette pas de développer davantage le sujet. J'apprécie son bon naturel. Mais certains faits relatifs au commerce du blé en Australie et aux Etats-Unis me paraissent échapper à l'attention de mes honorables amis progressistes, qui suivent soigneusement la statistique, je le reconnais, et nous aurons probablement l'occasion d'en parler lorsque viendra l'article suivant.

M. le PRESIDENT: L'article sera-t-il adopté?

L'hon. M. EDWARDS: Non, monsieur le président. J'ai posé il y a peu de temps une question au ministre des Finances, se rapportant à ce sujet. Sa réponse, inintentionnellement peut-être, fut plutôt évasive. Il me fournit certains chiffres sur nos exportations de viande, ajoutant qu'une certaine proportion allait aux Etats-Unis. Mais je lui avais demandé de me dire pourquoi nous ne relèverions pas notre tarif général contre les Etats-Unis ou tout autre pays, à l'exception de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. A cette question, il n'a pas cru devoir répondre. Je m'efforçai, monsieur le président de démontrer pourquoi ce droit devrait être relevé contre les Etats-Unis et je m'appuyai sur des chiffres que le ministre ne contestera pas. Ils établissent qu'en fait de viande—sujet relevant de cet article du tarif,—exportation et importations comprises,—les Etats-Unis nous vendent deux à trois fois plus qu'ils n'achètent de nous, chose à retenir lorsque nous supputons le droit à déterminer à leur égard. Voilà à mon sens une bonne raison de hausser le droit général de 3c.½. Je ne pense pas que l'Australie et la Nouvelle-Zélande se plaignent d'une préférence dépassant 3c. par livre. Leur traité avec le Canada leur donne droit à une préférence de 3c., et il n'est pas à présumer qu'elles s'offensent d'une préférence plus forte. Je demande de nouveau au ministre de m'indiquer la raison pourquoi, étant données les proportions du commerce de ce produit entre les deux pays, notre droit général sur les viandes est moins élevé que celui des Etats-Unis? Vous avez décidé, monsieur le président, et avec raison suivant moi, qu'une proposition de hausser les droits ne peut être faite par un simple député. Mais je crois que je pourrais démontrer qu'un simple député a déjà proposé la diminution d'un droit de douane.

Je pense que n'importe quel membre de la Chambre a le privilège de proposer la réduction d'un article du tarif. J'appellerai à ce sujet l'attention surtout de l'honorable député de Brandon (M. Forke) qui a fait une observation touchant les matériaux de clôture. L'honorable député de Brandon a droit de proposer un dégrèvement du tarif sur plusieurs de ces articles qu'il a condamnés, mais j'oserai dire qu'il ne le fera pas. Mon collègue a parlé d'une "commission de stratégie" mais il existe une autre commission. Il n'a pas besoin d'être jaloux, même si cette soi-disant commission de stratégie est en existence. Il est une autre commission dont il est le président, je crois, et qui est une sorte de supplément du cabinet. L'appelle-t-il commission de stratégie ou d'injonction, je n'en sais rien; il est mieux renseigné que moi à cet égard. Cependant, ces observations sont aussi étrangères au sujet que celles de mon honorable ami; je m'écarte autant que lui de la question. Pour y revenir, je dirai que les statistiques montrent que sous le régime des tarifs actuels entre le Canada et les Etats-Unis, les Américains nous exportent deux ou trois fois plus de viande que nous n'en importons de chez eux, probablement parce que notre tarif est moins élevé que le leur.

M. MacLEAN (Prince): Je ne crois guère que ce soit exact.

L'hon. M. EDWARDS: Oui, c'est exact. J'ai donné, il y a un instant, les chiffres comprenant une période de cinq ans. Il est plus juste de faire cela que de fournir des statistiques pour un ou deux mois seulement, voire même un an, et mes chiffres sont indiscutables. Ils montrent que de 1920 à 1924 inclusivement, nous avons importé des Etats-Unis pour une valeur de $55,442,000 et que, dans le même intervalle, nos exportations dans ce pays se sont montées à $29,331,000. Ils indiquent que le commerce de la viande est à notre désavantage. Il en est de même pour la laine. Le ministre ferait bien d'augmenter le tarif général, et de donner aux cultivateurs une certaine somme de protection contre les Américains. Si le ministre a les mains liées par la convention avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, cet obstacle n'existe pas en ce qui concerne la république américaine. Il devrait donc songer sérieusement à hausser le tarif général sur la viande; dans quelle proportion, c'est au Gouvernement d'en prendre la responsabilité. Je le demande de nouveau au ministre, peut-il me fournir quelque raison pour ne pas adopter cette ligne de conduite?

M. MacLEAN (Prince): Avant l'adoption de cet article...

L'hon. M. EDWARDS: Un moment, s'il vous plaît. J'ai posé une question au ministre pour la deuxième fois, et je désirerais une réponse.

L'hon. M. ROBB: A une phase moins avancée du débat, la discussion s'est centralisée sur les moutons. J'ai déjà inséré au hansard des statistiques montrant que nous avons vendu aux Etats-Unis presque le double de ce que nous avons acheté d'eux, en dépit du tarif qui est contre nous.

M. DAVIS: Ces exportations ne consistaient-elles pas surtout en agneaux du printemps?

L'hon. M. ROBB: Le cultivateur canadien a touché quand même un bon prix, comme l'a dit l'honorable député de Brandon. Parmi les viandes que nous avons importées des Etats-Unis, le porc est l'article le plus important. Comme je l'ai déjà déclaré les marchands de salaisons canadiens, durant la morte saison, lorsqu'ils ne pouvaient se procurer de porc en quantités suffisantes au Canada et afin de maintenir leur commerce, en ont importé des Etats-Unis, durant une certaine année, pour une valeur d'un million. Durant cette même époque, le Canada a exporté pour plus de 28 millions de bacon. Quel mal y a-t-il pour le Canada à acheter pour un modeste million de dollars de porc des Etats-Unis afin de tenir les usines en activité, d'empêcher l'augmentation des frais généraux, et de faire face à la concurrence du Danemark et autres pays en ce qui concerne le bacon?

M. CLARK: Si je comprends bien, avant la convention, le droit sur le mouton australien était de 3c. par livre?

L'hon. M. ROBB: Non, 2½c. par livre.

M. CLARK: Et maintenant, il est de ½c.

L'hon. M. ROBB: Oui.

M. CLARK: De l'avis du ministre, quel sera l'effet du changement du tarif sur l'industrie de l'élevage des moutons au Canada? Tendra-t-il à diminuer le nombre des troupeaux ou à l'accroître?

L'hon. M. ROBB: J'ai déjà dit quel a été le résultat sur les importations depuis que la convention a été mise en vigueur. Nous avons acheté un peu moins de la Nouvelle-Zélande et un peu plus de l'Australie.

M. CLARK: Je ferai observer au ministre que nous n'avons pas encore eu l'occasion raisonnable de nous rendre compte des consé-

quences ultimes de cette convention de commerce. Voilà une assertion raisonnable à mon humble avis. Je me demande si les experts du département des Finances ou du ministère de l'Agriculture ont examiné avec attention les conséquences qu'aura cette réduction des droits sur le nombre de nos moutons au Canada?

L'hon. M. ROBB: La convention est en vigueur depuis neuf mois. Monsieur le président a déjà rappelé d'autres honorables membres à l'ordre et il adoptera probablement la même attitude à mon égard; cependant, s'il est nécesaire de soulever un débat sur la convention de commerce conclue avec l'Australie, j'en suis. Mon honorable ami est-il opposé au traité commercial que nous avons conclu avec la confédération australienne?

M. CLARK: Mon vote est consigné au Hansard. Je ne me propose nullement de discuter la convention de commerce avec l'Australie.

L'hon. M. ROBB: C'est plus sage.

M. CLARK: Je ne discute pas les principes sur lesquels s'appuie le traité australien. J'ai posé au ministre une question que je considère raisonnable et il l'a,—je ne dirai pas comme d'habitude, mais le terme s'appliquerait dans le cas qui nous occupe,—délibérément éludés J'ai le droit, il me semble, d'obtenir une réponse, au point, si le ministre possède quelques renseignements de ce chef. Je le répète, je ne tente pas d'outrepassr les bornes du sujet en discussion; je désire tout simplement tirer une conclusion intelligente, si c'est possible, quant à la question de savoir si, oui ou non, il serait dans l'intérêt du pays de relever le tarif général au delà du taux que propose le ministre; je désire savoir de plus, si le plan proposé par l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-George (M. Cahan) est légalement praticable et s'il est possible d'augmenter en proportion les droits sur la viande de mouton importée d'Australie. Si la loi nous permettait d'adopter ce plan, il exercerait suivant moi une influence salutaire sur l'industrie de l'élevage des moutons au Canada.

L'hon. M. ROBB: Parfaitement; c'est là une question raisonnable. L'attitude de l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-George (M. Cahan) est inattaquable à mon sens. Le Parlement a le droit d'imposer des droits de $1 par livre sur les viandes d'Australie, s'il le juge à propos. Nous pouvons fermer complètement notre marché aux viandes australiennes, mais l'Australie cessera également d'acheter le poisson, la pâte de bois et le papier de la Colombie-Anglaise.

[M. Clark.]

M. CLARK: Encore une fois, je formulerai l'espoir que le ministre cesse de faire des menaces et de se porter aux extrêmes.

L'hon. M. ROBB: Je ne fais pas de menaces.

M. CLARK: Les déclarations du ministre paraîtront outrées à tous les membres de cette Chambre non prévenus. Je n'ai jamais laissé entendre qu'il faille imposer des droits de $1 par livre sur les viandes importées d'Australie. Je tente d'obtenir une opinion pondérée du ministre s'il a quelque peu étudié la question. Du moment que les droits contre les autres pays seront augmentés en proportion et si le tarif général est suffisamment relevé, en accordant à l'Australie la somme de préférence à laquelle lui donne droit le traité, elle n'aurait aucune raison certes de soulever des objections de ce chef. Ces remaniements du tarif douanier devront être effectués de temps à autre dans l'intérêt du pays et il ne siérait guère, qu'à chaque fois, nous entendions sortir de la bouche du ministre cette menace: "Si vous faites cela, vous allez perdre les grands bénifices que les industries du papier et de la pêche de la Colombie-Anglaise retirent de cette convention de commerce." Cependant le fait qu'une industrie retire certains bénéfices de ce traité ne doit pas nous empêcher de réclamer qu'une autre soit traitée avec justice et c'est tout ce que je demande. Je désire savoir du ministre si les experts de son département ont tiré quelque conclusion touchant l'effet comparatif qu'aurait sur l'élevage du mouton au pays, d'une part le maintien des droits actuels de ½ cent par livre et, d'autre part, le relèvement du tarif général, et proportionnellement du régime établi par le traité de commerce australien, de façon à maintenir la marge de préférence accordée à l'Australie?

M. MacLEAN (Prince): Je désire ajouter un mot en réponse aux observations de mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards). Il dit que nos importations des Etats-Unis accusent une augmentation énorme ou plutôt qu'elles excèdent de beaucoup le chiffre de nos exportations. Si mon honorable ami veut bien se donner la peine de consulter les chiffres de l'année dernière, provenant de la statistique agricole, il constatera que nos importations pour l'année dernière se sont élevées à $1,375,780, tandis que nos exportations de viandes frigorifiées,—viandes fraîches, réfrigérées ou congelées, et c'est là l'article en discussion,—ont atteint le chiffre de $2,520,-524. Le cours des exportations et des importations a été favorable au Canada depuis quelques années. Nos exportations globales, en 1925, furent de 5 millions environ et elles ont atteint à peu près le même chiffre en 1923.

D'autre part, nos importations accusent une forte diminution; de 5 millions qu'elles étaient en 1923, elles sont tombées à $1,300,000 en 1925.

L'hon. M. EDWARDS: Vous ne parlez sans doute que des viandes fraîches?

M. MacLEAN (Prince): Le total de nos importations pour la consommation domestique s'est élevé à $5,473,975 en 1923 et il est tombé à $1,375,785 en 1925. Ce trafic s'est fait avec un seul pays étranger pour ainsi dire—avec les Etats-Unis.

L'hon. M. EDWARDS: Mes chiffres embrassent toutes nos importations de viandes en général.

M. MacLEAN (Prince): Je parle des viandes fraîches, ce dont il est question dans l'article que nous discutons.

L'hon. M. EDWARDS: L'honorable député a raison.

M. STEWART (Leeds): A quelle année mon honorable collègue fait-il allusion quand il parle de grandes quantités de viandes et de porc importés des Etats-Unis au Canada. Etait-ce pendant la guerre?

L'hon. M. ROBB: Non, je répétais des chiffres cités par l'honorable député de Frontenac.

M. STEWART (Leeds): J'ai compris que mon honorable ami citait des chiffres au sujet de grandes quantités de viandes importées au Canada en certaine année et je lui demandais de quelle année il s'agissait.

L'hon. M. ROBB: Je ne m'en souviens pas.

M. STEWART (Leeds): Le ministre a certainement déclaré que, pendant un certain temps, nous avons importé des Etats-Unis de grandes quantités de viandes qui ont été ensuite exportées.

L'hon. M. ROBB: C'est au cours de l'année terminée le 31 mars 1926. Il s'agit de porcs valant plus d'un million et nous avons exporté une plus grande quantité de bacon.

M. STEWART (Leeds): C'était l'an dernier?

L'hon. M. ROBB: Oui.

M. STEWART (Leeds): Les honorables députés de la droite et ceux de l'extrême gauche nous font souvent observer que nos exportations aux Etats-Unis excèdent parfois nos importations des mêmes produits, au cours de la même année, et ils semblent croire que cela règle la question en créant une balance de commerce apparemment favorable au Canada. Superficiellement, c'est vrai, mais nous devons tenir compte de la population des deux pays. Les Etats-Unis ont 110 millions d'habitants et nous n'en avons que 9 ou 10 millions. Dans les circonstances, il est juste, quand nous analysons la question, de nous baser sur le commerce par tête et, en agissant ainsi, nous voyons que, dans bien des cas, les Etats-Unis avec leur 110 millions, prennent bien moins du Canada que nous ne prenons d'eux, avec nos 9 ou 10 millions d'habitants. C'est un point qu'on ne devrait pas perdre de vue en citant ces chiffres.

M. MILLAR: N'est-ce pas aussi la raison qui empêche le cultivateur canadien d'être protégé alors que le cultivateur américain l'est?

M. STEWART (Leeds): Je ne partage pas cet avis. Je ne vois pas pourquoi le Canada ne pourrait pas imposer, sur les produits agricoles, le même tarif douanier que les Etats-Unis et je ne puis m'empêcher de croire que cela serait avantageux aux cultivateurs canadiens. Bien des organisations de fermiers du Canada l'ont demandé, mais on ne l'a pas fait. Ce sont cependant elles qui sont le mieux placées pour savoir si cela serait avantageux ou non. Il est certain que nos amis de la Saskatchewan ne prétendent pas mieux savoir ce qui serait avantageux pour les cultivateurs de l'Ontario que les cultivateurs de l'Ontario eux-mêmes? Les cultivateurs de l'Ontario ont adressé des vœux au Gouvernement demandant une augmentation de droits sur les produits agricoles, fruits, légumes et produits de ce genre.

M. SPENCER: L'honorable député veut-il nous dire de quelles associations de cultivateurs il parle?

M. STEWART (Leeds): Je n'ai pas les noms sous les yeux, mais l'honorable collègue peut avoir ce renseignement du ministre de l'Agriculture ou du ministre des Finances. En ce qui regarde l'article que nous discutons, deux choses ressortent clairement du débat de cet après-midi: d'abord que, sans changer l'intégrité du traité australien et sans le modifier, nous sommes libres d'élever le droit sur les produits animaux venant des Etats-Unis et, ensuite, qu'il semble avantageux pour les agriculteurs canadiens d'agir ainsi. Il n'est pas aussi clair que nous puissions élever le droit sur les produits australiens et je ne pense pas que personne appuie cela sérieusement, bien que je sois d'avis qu'on puisse le faire sans modifier les dispositions, l'entente ou les effets du traité. Il me semble qu'on devrait augmenter le droit imposé sur les viandes fraîches venant des Etats-Unis.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Je veux parler d'une question qui a été amenée dans le débat. Bien que cela puisse sembler ne pas se rapporter à l'article discuté et que le président puisse en défendre la discussion, je tiens à faire observer qu'il est impossible de produire de la laine sans aussi produire de la viande. Dans notre pays, la production de la viande se rattache à celle de la laine. L'honorable député de Brandon a parlé de la situation au Canada et aux Etats-Unis. Nous n'avons pas de droits sur la laine; de toutes les parties du monde elle entre absolument en franchise. Nous importons 14, 15, 16, 17 et même jusqu'à 19 millions de livres de laine par année et nous sommes obligés d'écouler la plus grande partie de la nôtre en dehors du pays.

Des VOIX: A l'ordre.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): A propos de l'objection soulevée par l'honorable député de Brandon, j'allais justement dire que ces malheureux cultivateurs américains, avec un droit de douane de trente et quelques cents par livre sur la laine, ont quand même reçu de nous, l'an dernier, 5 millions de livres de laine.

M. le PRESIDENT: J'ai reconnu, il y a un instant, que je n'aurais pas dû accorder tant de latitude aux orateurs, mais j'en ai pris toute la responsabilité. Je désire maintenant que l'honorable député doit s'en tenir à l'article en discussion.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): L'article a trait à la viande et à l'augmentation du tarif général de ½c. par livre. Je me rappelle que lorsque la Chambre a discuté, il y a un an, la convention avec l'Australie, il a été question des viandes. Je me rappelle aussi que lorsque le Parlement s'est réuni, celui qui dirige apparemment le Gouvernement aujourd'hui, l'honorable député de Brandon, s'est plaint de l'accord conclu par le ministre avec l'Australie à ce sujet, disant qu'il ne pouvait pas consentir à une augmentation du tarif, parce que cela serait à l'encontre des raisons données par son parti en faveur de l'abaissement des droits sur les articles manufacturés. Le ministre a conclu un accord avec l'Australie lequel a été ratifié par le Parlement australien. Dans cet accord, il était dit que le gouvernement canadien avait l'intention de hausser le tarif général sur les viandes. Cependant, le Gouvernement ne l'a pas fait, parce que le dictateur de Brandon ne pouvait pas permettre cette infraction à sa politique d'abaissement du tarif pour les articles manufacturés. Le 26 septembre 1924, le premier ministre d'Australie, comme en fait foi le hansard australien, faisait la déclaration suivante:

Le ministère s'est entendu avec le gouvernement canadien pour que l'annonce de l'accord projeté soit faite dans cette Chambre aujourd'hui, aussi près que possible de 2h. 30.

L'accord fut annoncé au Parlement australien et le ministre a dû changer son programme sur les ordres du dictateur mentionné. Aujourd'hui, le ministre demande à la Chambre d'augmenter le tarif général sur les viandes dans la proportion insignifiante de ½c. par livre.

L'hon. M. ROBB: L'honorable député s'y oppose.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): J'ai demandé dès le début au ministre sur quoi il se fondait pour proposer cette augmentation et jusqu'ici il ne m'a indiqué aucune raison, si ce n'est de dire que le but était d'encourager l'importation de la viande de mouton et d'agneau d'Australie. Lorsqu'il a déposé le texte de la convention devant la Chambre, le ministre avait déclaré que cet accord avait pour but de diminuer le prix de la nourriture, en encourageant l'importation de ces denrées. Il est inutile d'essayer de s'esquiver; le ministre ferait aussi bien de dire au public quelle est sa pensée. Dans la deuxième convention, on a omis par inadvertance d'ajouter ½c. au tarif général et c'est ce que le ministre s'efforce de faire insérer pour compléter le tarif. Quand à la menace qu'on nous fait, —je ne peux le considérer autrement,—en disant que si nous nous opposons à la convention avec l'Australie, celle-ci sera peut-être annulée...

M. le PRESIDENT: J'ai déjà décidé que cette discussion était contraire au règlement.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Que la Gouvernement propose immédiatement l'abrogation du traité avec l'Australie à six mois d'avis; il n'aura jamais rien fait de mieux.

M. le PRESIDENT: J'ai déjà dit que l'on ne pouvait pas discuter sur le traité avec l'Australie. Je prie l'honorable député de se conformer à ma décision.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le traité avec l'Australie se rattache tellement au tarif sur les viandes que je ne vois pas comment on peut éviter d'en parler.

M. le PRESIDENT: C'est ma décision.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Si telle est votre décision, monsieur le Président, je dis qu'elle n'est pas juste et j'en appelle à la Chambre.

M. le PRESIDENT: L'honorable député veut-il en appeler de ma décision?

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): M'empêchant de discuter l'article.

M. le PRESIDENT: L'honorable député peut discuter l'article tant qu'il voudra. Mais j'ai accordé aux orateurs trop de latitude et il n'est que juste de revenir au sujet qu'il s'agit d'examiner.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Vous voulez dire le rapport qui existe entre la convention australienne et l'importation des viandes?

M. le PRESIDENT: L'article en discussion est celui du droit sur la viande.

L'hon. M. EDWARDS: Le ministre a commencé lui-même à parler de la convention avec l'Australie.

M. le PRESIDENT: J'ai décidé que le ministre n'était pas dans la question, et il en est de même de l'honorable député de Brandon et de deux ou trois autres députés.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Je compte bien que vous continuerez d'accorder cette latitude jusqu'au bout et qu'ensuite vous déclarez la discussion irrégulière. Assurément, vous n'accorderez pas ce privilège au ministre et à ces autres députés pour me le refuser.

M. le PRESIDENT: J'ai déjà accordé trop de latitude.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Vous avez, à ce sujet, fait preuve de tant d'impartialité et de bienveillance que je ne voudrais certainement pas m'insurger contre vos décisions. Je saurais gré au ministre de donner au comité la raison de cette augmentation qu'il a effectuée, le principe général en vertu duquel on a fixé l'augmentation à un ½c. et non pas à 2c. ½. J'ai fait une motion qui a été déclarée irrégulière par le président, parce que selon qu'il l'entendait, il s'agit ici d'un impôt et que pareille motion ne peut être faite par un simple député. J'ai tenté d'amener le ministre à ma manière de voir et je lui ai proposé de faire un pas dans ce sens. Mais il a paru se rappeler des instances que l'honorable député de Brandon avait déjà faites auprès de lui dans une circonstance antérieure alors que le ministre dut modifier ses vues au sujet d'un numéro du tarif. J'ai la conviction qu'il redoute cela encore plus même que l'attitude d'un certain dominion relativement à une convention de commerce que l'on avait conclue. Nous devrions donner au ministre un peu plus de temps pour examiner la chose, afin qu'à huit heures il se présente devant le comité et nous explique franchement les motifs qui l'ont engagé à faire cette modification. Ce serait, je n'en doute pas, plus avantageux au pays dans l'ensemble, et cela contribuerait plus à la prospérité, non seulement des agriculteurs, mais de toute la population, que les pensions aux vieillards, le crédit agricole, ou autres mesures de ce genre. Et cependant le ministre est là qui considère la chose de peu d'importance. Je ne crois pas que le public soit de cet avis,—il ne le serait certainement pas s'il savait ce qu'en pense le ministre,—la première fois qu'il lui sera donné de se prononcer à ce sujet. J'invite respectueusement le ministre à examiner cette proposition avant d'en venir à une décision définitive. Qu'on nous fournisse une plus franche explication de cette modification d'après laquelle on a fait ce changement de ½c. Est-ce tout ce à quoi voulait consentir l'honorable député de Brandon? Ne pouvait-il aller jusqu'à 1c. par livre? Tient-il à ce point à ½c.?

M. FORKE: Monsieur le président, l'honorable député agit-il conformément au règlement en mentionnant mon nom aussi souvent?

M. le PRESIDENT: Comme c'est plutôt un compliment qu'autre chose, je ne déclarerai pas que l'honorable député viole le règlement.

L'hon. M. EDWARDS: Le ministre peut-il nous dire quel est le prix de transport de la viande de l'Australie à Vancouver, par exemple? Cela n'a rien d'étranger à la discussion. Nous avons parlé tout l'après-midi de mouton, d'agneau et de porc, mais le bœuf est aussi sur le menu, et j'attirerai l'attention du ministre sur la prime de $2.40 versée par le gouvernement australien pour chaque animal abattu pour l'exportation. Je crois savoir que le Gouvernement a tenu compte de la prime Pattersen de 6 p. 100 accordée relativement au beurre, mais je ne saurais dire s'il en est ainsi de la prime de $2.40 que le gouvernement australien accorde aux exportateurs de viande de bœuf. C'est chose qu'il faudrait faire entrer en ligne de compte. Le ministre pourra-t-il dire ce que coûte le transport du bœuf lorsque le comité se réunira de nouveau à huit heures?

L'hon. M. ROBB: Je ne lui communiquerai pas ce renseignement, ni essaierai-je de me le procurer, car nous ne sommes pas à discuter la convention avec l'Australie. Le comité délibère l'augmentation de ½c. la livre du

droit énoncé dans cet article et à laquelle la plupart des honorables députés se sont opposés tout l'après-midi.

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

Reprise de la séance

L'hon. M. EDWARDS: Monsieur le président, lors de la suspension de la séance du comité, à six heures, je faisais au ministre des Finances une question qui me paraissait des plus raisonnables et se rattacher directement à l'objet de la discussion. J'ai demandé au ministre s'il pouvait me dire, non pas dans le moment mais à la reprise de la séance du comité, ce qu'il en coûte en frais de transport pour importer de la viande d'Australie au Canada. Si je l'ai bien compris, il me dit qu'il ne pouvait me donner ce renseignement et qu'il n'avait pas l'intention d'essayer de le connaître. J'ai le droit de poser une question qui, à mon sens, se rapporte étroitement au sujet à l'étude, comme c'est le droit du ministre d'y répondre ou non, selon son bon plaisir.

J'affirme que ma question a un rapport étroit avec le sujet à l'étude pour cette raison. Nous discutons l'article 7 et le ministre lui-même a dit qu'on a fixé le droit à 3c. ½ par livre à cause de la convention de commerce avec l'Australie. Comme ce pays doit acquitter un droit de ½c. et qu'il demandait une préférence de 3c., la ministre fixe le droit à 3c. ½ par livre. L'importation des viandes au Canada soulève plusieurs questions: celles du droit de douane, du prix de transport et une autre dont le Gouvernement a tenu compte. Dans certains pays, l'Etat ou certaines associations encouragent l'expédition ou l'exportation de certains produits en accordant des primes. Par exemple, on a fixé à 1c. par livre le droit relatif au beurre importé d'un certain pays. On apprit par la suite qu'en vertu d'une entente existant dans ce pays et qu'on appelait le plan Pattersen, on accordait une prime de 6c. pour chaque livre de beurre exporté. On nous a dit à diverses reprises que le Gouvernement a tenu compte de cet aspect de la question dans la négociation de la convention et, si je ne me trompe, il exige un droit de dumping de 6c. par livre, à cause de cette prime.

Les mêmes remarques s'appliquent aux viandes. Le gouvernement australien, me dit-on, accorde une prime de $2.40 pour chaque bœuf abattu qui est exporté. Bien que cette somme diffère de la prime accordée au beurre d'après le plan Pattersen, la proportion est la même. Si le Gouvernement reconnaît que l'une de ces méthodes agit au détriment du Canada et est injuste envers les fabricants de produits laitiers, je me demande pourquoi il ne pense pas la même chose quant aux viandes. La prime de $2.40 par bœuf abattu et exporté qu'accorde le gouvernement australien représente, si je ne me trompe, environ ½c. par livre. Par conséquent, à cause de cette prime à l'exportation, il n'y a plus en réalité aucune protection, la prime annulant le droit de douane de ½c. par livre, ce qui ne laisse que le prix de transport comme protection. Pour ce motif, le ministre ne devrait-il pas imposer un droit de 4 ou 5c. par livre de viande importée des pays autres que l'Australie? Si l'on applique au bœuf le même règlement qu'au beurre, on augmentera le droit et l'on nous protégera davantage contre les importations venant, disons, des Etats-Unis ou de tout autre pays.

Le ministre a dit que nous ne devrions pas discuter la convention de commerce avec l'Australie à propos de cet article, et vous avez rendu une décision en ce sens, monsieur le président. Je ne désire pas enfreindre cette décision; mais je fais remarquer que le ministre a convenu que l'article à l'étude est nécessité par la convention de commerce avec l'Australie. Par ces paroles, il a jeté la convention de commerce australienne dans le débat et, dans ces circonstances, il me semble qu'il est convenable de discuter les articles de cette convention qui ont trait aux viandes. Si le ministre nous avait dit que le droit de 3c. ½ n'avait rien à voir avec la convention australienne, je conviens qu'on ne devrait pas parler de cette convention; mais tel n'est pas le cas. Par conséquent, nous avons le droit de discuter la convention et de voir jusqu'à quel point notre pays est protégé. Puisqu'on peut appliquer la clause de dumping dans le cas du beurre qui est l'objet d'une prime de 6c. par livre en vertu du plan Pattersen, comment peut-on ignorer que le gouvernement australien accorde une prime d'environ ½c. par livre pour les viandes? Je suppose que c'est le montant réel de cette prime; je pensais que le ministre nous donnerait ce renseignement, mais il ne l'a pas fait. Puisque le Gouvernement a appliqué la clause de dumping au beurre à cause de la prime, il devrait relever le droit imposé sur les viandes pour la même raison. Pour être logique, il devrait imposer un droit de dumping égal à la prime de $2.40, tout comme il impose un droit de 6c. pour annuler l'effet de la prime au beurre. Cette raison autorise le Gouvernement à imposer, en vertu du tarif général, un droit supérieur à celui de 3c. ½ par livre qui est mentionné dans cet article.

M. MacLEAN (Prince): La clause du dumping ne s'applique-t-elle pas dans le cas en question, comme dans le cas des autres produits qui font l'objet d'une prime?

L'hon. M. EDWARDS: Monsieur le président, il ne m'appartient pas de dire si l'on appliquera la clause du dumping ou non. Laissez-moi poser au ministre la question de l'honorable député. La clause du dumping sera-t-elle appliquée dans ce cas? Si oui, je réitère qu'il y a tout lieu de relever davantage le tarif général.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Monsieur le président, j'ai cru que le ministre allait donner quelque attention aux arguments avancés par l'honorable représentant lorsque le comité a suspendu la séance à six heures, j'ai prié instamment le ministre d'accorder aux producteurs canadiens de viande au moins les mêmes avantages consentis en 1924 par les délégués de ce pays et les représentants de l'Australie. Apparemment le ministre a décidé de n'en rien faire. J'ai cru qu'avant la reprise de la séance le ministre aurait pu consulter son chef ou dictateur, l'honorable représentant de Brandon, qui évidemment a fait modifier l'attitude du gouvernement canadien sur cette question en 1924 quand on lui en a donné connaissance. J'ai ici la déclaration faite à cette occasion par le ministre du Commerce de l'Australie; j'ai aussi celle du premier ministre d'Australie. Loin de moi l'idée, monsieur le président, de ne pas m'incliner devant votre décision; seulement je veux faire remarquer qu'à la séance de mercredi le ministre, répondant à une question de l'honorable député d'York-Ouest, a affirmé qu'il s'agit simplement de relever de ½c. le tarif général pour rectifier une erreur commise dans la transmission télégraphique de la convention avec l'Australie. Il est donc absolument impossible de discuter cette question d'une manière intelligente sans faire allusion au traité australien. Ce qu'a dit le ministre mercredi après-midi indique clairement que le tarif de 3½c. par livre est fondé sur quelque malentendu survenu dans la transmission télégraphique du tarif convenu.

Or, avec votre permission, monsieur l'Orateur, je voudrais donner lecture d'un passage d'une déclaration faite par le ministre du Commerce d'Australie à propos de cette question. Mais auparavant, je voudrais citer ce qu'a dit le premier ministre d'Australie lui-même, lorsqu'il présentait la proposition au Parlement de son pays le 26 septembre 1924:

Les négociations d'un traité de réciprocité avec le Canada étant conclues, il faut mettre le public au courant de la situation le plus tôt possible. J'ai encore pour raison de proposer l'ajournement des autres ordres du jour que le ministère a conclu avec le gouvernement du Canada une entente portant que la convention projetée serait communiquée à cette Chambre autant que possible vers deux heures et demie cet après-midi vu que le Parlement canadien va en être saisi à la même heure.

Ensuite le ministre du Commerce, parlant des viandes,—le sujet de la présente discussion et le seul que j'aborderai,—a dit ceci:

Aujourd'hui la viande d'Australie paye 3c. par livre, tandis que la viande admise sous le régime de la préférence britannique paye une entrée de 2c. par livre.

Il s'agit du tarif canadien.

Aux termes de la convention, le Canada modifie son tarif, fixe la préférence britannique à 1c. par livre, droit qui sera appliqué à la viande de provenance australienne...

Voilà ce qui était convenu: que la viande d'Australie serait admise sur paiement d'une entrée de 1c. par livre. Cette condition a plu au gouvernement du Commonwealth et a été adoptée par le Parlement australien avant que quelqu'un fût intervenu pour exiger la modification des prescriptions consenties par le gouvernement du Canada. L'honorable chef des progressistes a avoué dans cette Chambre que lui et son parti ne pouvaient pas agréer un relèvement du tarif sur les produits agricoles; en effet, ils ne seraient pas ainsi conséquents avec eux-mêmes puisqu'ils réclament l'abaissement ou la suppression des droits imposés sur les objets manufacturés. Continuant, le ministre du Commerce dans le gouvernement australien a dit:

..et le tarif général à 4c. par livre, droit qui sera exigé sur la viande importée, par exemple des Etats-Unis d'Amérique, lequel pays est le principal fournisseur du Canada. Notre viande jouira donc d'une préférence de 3c., à peu près 1d. ½ par livre. Quant à la viande fraîche, le Canada importe surtout du porc, et les Etats-Unis lui en ont fourni pour une valeur d'à peu près 500,000 livres sterling. L'exportation totale de l'Australie en viandes congelées, au cours de 1922-1923, s'est chiffrée à un peu moins de 7 millions de livres sterling.

Le gouvernement d'Australie voulait capter le marché canadien et savait qu'il serait à l'avantage du Canada de relever son tarif général. Il est évident donc que le ministre, en corrigeant cette erreur, commise, dit-il, dans la transmission télégraphique, peut bien établir un droit de 4c. par livre, le chiffre convenu d'abord,—j'ai suggéré 5c. cet après-midi,—ce qui laissera à l'Australie une préférence de 3c. par livre sur le marché canadien.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—20a. Beurre tiré du grain de cacao, par livre: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, 2c.; tarif général, 2c.

L'hon. M. ROBB: Ceci est en vue de rendre le tarif conforme aux prescriptions de la convention conclue avec les Antilles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a ici des articles qui simplement faciliteront la convention de commerce avec les Indes occidentales. Prenons, par exemple, quelques-uns de ces articles qui se rapportent au cacao sur lesquels il y a une augmentation directe dans le coût pour nos manufacturiers, augmentation contre laquelle ils ont protesté. Si mon honorable ami ne peut faire autre chose, pourquoi n'insérerait-il pas, comme on l'a fait souvent, une clause à l'effet que les augmentations nécessaires à la mise en vigueur de la convention de commerce avec les Indes occidentales ne rentreront en vigueur qu'avec la ratification de la convention? Cela serait d'un grand secours pour nos fabricants et nos confiseurs qui utilisent le cacao, et personne n'en souffrirait jusqu'à ce que la convention soit ratifiée.

L'hon. M. ROBB: Les fabricants qui utilisent le cacao ne retireraient, je pense, aucun avantage de la suggestion de mon honorable ami. Le tarif de préférence reste en vigueur jusqu'à la ratification de la convention. Nous ferions aussi bien d'adopter l'article. J'imagine que, plus tard, nous constaterons que les fabricants de cacao ne s'en tireront guère plus mal.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami ne saisit pas exactement ce que je veux dire. Il est évident que la convention ne sera pas en vigueur avant qu'elle soit ratifiée, mais nous modifions le tarif simplement dans le but de donner effet à la convention. Toutefois, comme la convention ne prendra effet qu'après la proclamation, pourquoi ces modifications du tarif prendraient-elles effet avant d'être également proclamées? Nous avons déjà fait la même chose. Nous l'avons fait dans le cas de la cellulose. Il est facile de donner suite à ma suggestion.

L'hon. M. ROBB: Nous ferions aussi bien d'adopter l'article. Je sais que l'ancienne convention de commerce avec les Indes occidentales fut mise en vigueur de la même façon que la présente.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami ne saisit pas. Il est entendu que la convention n'entre en vigueur qu'après la proclamation. Mais dans le but de donner effet à la convention, mon honorable ami fait certains changements dans le tarif douanier. Ces changements sont faits dans ce seul but; ils n'ont pas pour but, direct, je suppose,—et j'ai raison de le croire,—de nuire au commerce canadien, dans le but de nuire aux confiseries. Leur but est d'exécuter le contrat, contrat qui existera lorsqu'il sera ratifié, avec les Indes occidentales. Maintenant tout ce que je suggère, c'est que mon honorable ami décrète,—et la chose est facile—, que les augmentations que l'on fait subir au tarif ne prendront effet qu'au moment où la convention entrera en vigueur.

L'hon. M. ROBB: L'article que nous étudions n'augmente pas les droits, il les réduit.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je parle d'une façon générale et dans le but de régler la question maintenant.

L'hon. M. ROBB: Nous ferions bien de poursuivre, je pense.

M. CLARK: L'article parle du beurre tiré de grain de cacao. S'agit-il d'oléomargarine?

L'hon. M. ROBB: Non, du beurre de cacao.

M. CLARK: Je sais, mais quelle en est la nature?

L'hon. M. ROBB: C'est un beurre qu'utilisent les confiseurs.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—22. Préparations de cacao et de chocolat en poudre tarif de préférence britannique, 22½ p. 100; tarif intermédiaire, 27½ p. 100; tarif général, 35 p. 100. Ou par livre: tarif de préférence britannique, 2c., tarif intermédiaire, 2c. ½; tarif général, 3c.—le taux donnant le droit le plus élevé.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—23. Préparations de caco ou de chocolat et confiseries recouvertes de chocolat ou en contenant, le poids des enveloppes et des boîtes de carton compris dans le poids imposable, par livre: tarif de préférence britannique, 2c. ½; tarif intermédiaire, 2c. ½; tarif général, 2c. ½. Et, tarif de préférence britannique, 20 p. 100; tarif intermédiaire, 27½ p. 100; tarif général, 35 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est là un article bien au point, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROBB: Oui. Ceci a pour but d'effectuer les changements du tarif sur les grains de cacao demandés par les confiseurs. Ces derniers se trouveront dans une position un peu meilleure.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami voudra-t-il bien donner quelques explications? Je ne vois pas comment on arriverait à ce résultat.

L'hon. M. ROBB: Les fabricants ont une marge additionnelle de 1c.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il ne s'agit pas du grain même; c'est un produit manufacturé.

L'hon. M. ROBB: C'est une préparation.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Assurément, nous devrions pouvoir obtenir du mi-

nistre des explications raisonnables sur cet article. Nous avons laissé passer l'article sur le beurre tiré du grain de cacao avec une réduction de 1c.½. Dans ce cas, il y a une augmentation de 1c.½ par livre et nous n'avons aucun renseignement sur la quantité de ce produit qui entre dans le pays et sur l'usage que l'on en fait.

L'hon. M. ROBB: Cette résolution a pour but de favoriser un peu le fabricant. Pendant l'année financière terminée le 31 mars 1925, nous avons importé pour la consommation, du Royaume-Uni, pour environ $93,000; des Etats-Unis, pour $28,000 et, de tous les autres pays, pour $41,000, soit un total de $163,000. La résolution accorde une plus grande protection aux fabricants.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'idée du ministre n'est-elle pas celle-ci: afin de satisfaire aux dispositions de la convention et en particulier de donner satisfaction aux producteurs de grains de cacao de la Trinité, on relève sensiblement le droit imposé sur les matières premières et on augmente le tarif relatif au produit ouvré pour que les confiseurs ne souffrent pas?

L'hon. M. ROBB: Exactement. A ce sujet, je rappelle,—ce qui plaira aux honorables députés qui veulent que nous recevions préférence en certains endroits—que les habitants des Antilles nous ont fait remarquer que nous admettons au Canada les grains de cacao de la côte occidentale de l'Afrique, où nous ne recevons pas de tarif de faveur. Ils nous ont dit: Nous accordons la préférence aux produits laitiers et à d'autres produits au Canada. Par conséquent, pourquoi admettez-vous le cacao d'un pays britannique, même de l'Afrique occidentale, qui ne vous accorde pas de préférence et où nous ne pouvons en obtenir à cause d'une entente avec d'autres pays (avec la France, si je ne me trompe), qui n'expirera que dans deux ans?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je croyais que c'était dans six mois.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—28. Café vert importé directement des pays de production et café vert acheté "en entrepôt" dans le Royaume-Uni la livre: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, 3c.; tarif général, 3c.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—30. Gingembre et épices, non moulus, n.d.: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, 12½ p. 100; tarif général, 12½ p. 100.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—32. Muscade et macis, entiers ou moulus: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, 17½ p. 100; tarif général, 20 p. 100.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le ministre devrait nous expliquer le motif du dégrèvement du tarif relatif à la muscade.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami remarquera qu'en vertu du tarif de préférence, on l'admet en franchise. C'est une réduction de 12½ p. 100 faite en vertu de la convention de commerce avec les Antilles. Nous en avons importé des Antilles anglaises pour $58,000; Straits Settlement pour $8,000; du Royaume-Uni pour $3,000; de tous les autres pays pour $19,000; total, $88,000.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—39b. Arrowroot, la livre: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, 1c. ½; tarif général, 1c. ½.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—42a. Sel de table fabriqué par l'addition d'autres ingrédients, mais ne contenant pas moins de 90 p. 100 de sel pur: tarif de préférence britannique, 5 p. 100; tarif intermédiaire, 10 p. 100; tarif général, 15 p. 100.

L'hon. M. ROBB: On fait ces modifications pour des raisons administratives, afin de se rendre au désir du ministère des Douanes. On s'était plaint de l'importation de sel de table en paquets et la commission des Douanes a dû rendre une décision. Dans certains cas, le sel contenait une faible proportion de matières médicinales; dans d'autres cas, un peu de magnésie. L'addition de ces ingrédients avait pour but de permettre au sel de couler plus facilement. On demandait de mettre le sel dans une catégorie particulière et l'on a porté le droit à 25 p. 100, en vertu du tarif général. Cet article a pour but de le fixer à 15 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est un dégrèvement.

L'hon. M. ROBB: C'est pour simplifier la question. Ce n'est pas un dégrèvement du tarif général.

M. MORAND: N'a-t-on pas diminué la somme qu'on acquittait réellement?

L'hon. M. ROBB: Autrefois, ce sel était placé dans la catégorie des médicaments et devait acquitter un droit de 25 p. 100, ce qui le rendait coûteux pour les ménagères canadiennes.

M. MORAND: On a calculé que la différence entre 25 p. 100 et le droit actuel représenterait un déboursé de 2 ou 3c. par année, pour les personnes qui consomment le plus de sel. Dans la ville où je demeure, on vient de découvrir un sel ioduré à propos

duquel on a fait beaucoup de réclame dans le pays, et les fabricants viennent à peine de trouver des débouchés pour ce produit qu'on dégrève le tarif. Ce n'est pas tout. On peut importer ce sel en boîte en acquittant un droit de 5 p. 100, en vertu du tarif de préférence ou de 15 p. 100, en vertu du tarif général; et on n'impose pas de droit sur la boîte. Mais si les fabricants canadiens de sel importent les boîtes ou les paquets qui le contiennent, ils doivent payer un droit élevé sur ces articles, ce qui annule toute la protection qu'on leur accorde par ailleurs. La compagnie des salines de Windsor vient de mettre sur le marché un sel iodé, et je crois qu'elle est la première à faire cela au Canada. On a consacré beaucoup d'argent à la réclame et ceci ne fait pas seulement disparaître la protection, mais ceci assure un injuste avantage aux fabricants américains, car ils envoient au Canada leurs contenants sans payer de droits tandis que le fabricant canadien a des droits à acquitter pour les siens.

L'hon. M. ROBB: L'explication est bien claire. Cette compagnie et quelques autres ont un monopole; il n'y avait pas de juste concurrence et de ce fait la ménagère payait plus cher.

M. MORAND: Combien de plus?

L'hon. M. ROBB: Si mon honorable ami veut aller plus loin sur ce sujet, j'ai sous les yeux le chiffre des bénéfices réalisés par certaines compagnies de salines, et je serais content de le renseigner.

M. MORAND: A coup sûr le ministre ne doit pas, pour préparer le tarif, se fonder sur les bénéfices réalisés par une compagnie, dont la fabrication ne comprend qu'une petite quantité de sel de table. Les bénéfices sont-ils la seule raison de la diminution du droit?

L'hon. M. ROBB: Non. Mon honorable ami perd de vue que je représente ici aussi bien le consommateur que le fabricant de sel de table. Il est, je pense, dans l'intérêt du consommateur, d'avoir une protection équitable et que ce dernier n'aura à en souffrir d'aucune façon.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre ne paraît pas avoir saisi l'objection. L'honorable député a fait remarquer que d'après lui—et le ministre peut me dire si ce n'est pas exact—la modification qu'on veut faire équivaut à un écart d'à peine quelques sous pour toute une année. Le ministre peut-il nous renseigner là-dessus? Quel est le nom du fabricant sollicitant cette modification et que désire-t-il vendre?

[M. Morand.]

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami n'a pas saisi la question. C'est le fabricant qui a demandé d'inscrire ce produit dans une classification plus élevée. Les experts de la douane sont d'avis qu'il est de l'intérêt général de bien préciser, afin que ce produit soit classifié comme il doit l'être au lieu de figurer avec les produits médicaux.

M. McGIBBON: Le ministre voudra-t-il nous dire quelle proportion d'iode ou d'autre produit médical ce sel possède?

L'hon. M. ROBB: Je n'ai pas le renseignement, seulement le crédit comporte::

...mais ne contenant pas moins de 90 p. 100 de sel pur.

Il ne devra pas y avoir plus de 10 p. 100 d'un autre ingrédient.

M. McGIBBON: Puis-je faire remarquer au ministre que l'iode est un des ingrédients du sel ordinaire. Cela dépendra beaucoup de la qualité relative du produit canadien ou américain.

L'hon. M. ROBB: On me dit qu'il ne contient pas beaucoup d'iode.

(L'article est adopté.)

Tarif des douanes—72b. Graines d'arbres forestiers pour fins de reboisement seulement: tarif de préférence britannique, en franchise: tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

(L'article est adopté.)

Tarif des douanes.—77a. Grains de cacao, non torréfiés, broyés ou moulus, le cent livres: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, $1.50; tarif général, $2.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Est-ce encore la convention?

L'hon. M. ROBB: Oui, c'est encore l'entente. On augmente ici de $1.50 à $2 pour le tarif général. Les autres restent admis en franchise.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Quel était le tarif en vertu de l'ancien tarif de préférence britannique?

L'hon. M. ROBB: Il n'a pas changé. Nous ne faisons qu'élever le tarif général.

M. STEWART (Leeds): Pourriez-vous dire au comité d'où cette denrée, en particulier, nous est exportée?

L'hon. M. ROBB: Les documents nous font voir qu'elle vient des pays suivants, en chiffres ronds:

Etats-Unis	$317,000
Antilles	255,000
Royaumt-Uni	294,000
Afrique occidentale britannique	53,000
Ceylan	53,000
Tous autres pays	10,000

(L'article est adopté.)

Tarif des douanes.—90. Fruits savoir: plantains, ananas, grenades, goyaves, mangnes, airelles (bluets), fraises et framboises sauvages: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

L'hon. M. ROBB: Il ne s'agit ici que d'une reclassification. On a inclus les bananes dans un autre article.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Un nombre considérable de producteurs de céleri de ma région on chaque année des centaines d'acres de céleri, et je suis en quête d'un item qui me permette d'exposer les revendications des intéressés. Ces producteurs de céleri en récoltent plusieurs centaines de wagons par année. Ils s'aperçoivent que leur vente est tout à fait compromise par le produit américain importé, et ils adressent au ministre des Finances une pétition à ce sujet. Quand ce céleri vient sur le marché, il l'encombre, et nos gens sont obligés d'envoyer le leur en entrepôt frigorifique à Toronto ou ailleurs. Quelques-uns sont venus me voir pendant que j'étais chez moi, dimanche. Ils m'ont dit qu'une grande quantité de ce céleri est encore en entrepôt frigorifique à Toronto et qu'ils paient des frais d'assurance et d'entreposage à ce sujet, tandis que des wagons chargés arrivent par douzaines des Etats-Unis. Les Etats-Unis ont interdit l'importation du céleri, ils ne laissent pas entrer chez eux un seul pied de céleri en aucun temps de l'année. Les producteurs de céleri de ma région demandent simplement l'interdiction, disons une couple de mois après la maturité de leur produit, de l'entrée du céleri américain au Canada, comme les Etats-Unis interdisent l'entrée du nôtre, afin de permettre aux cultivateurs d'écouler leurs produits à un prix raisonnable. Voilà, pour ainsi dire, toute la question. La pétition est en route, et j'ai cru que si le ministre me permettait de lui exposer la question, il pourrait en tenir compte. C'est un très sérieux problème pour les gens contraints de mettre en entrepôt frigorifique des douzaines et des douzaines de wagons de céleri, de l'y garder durant l'hiver et de payer des frais d'assurance, de magasinage et tous les autres frais occasionnés par l'entreposage. Maintenant, comme cela arrive depuis quelques années, ils ont sur les bras une quantité considérable de céleri à cette saison où le céleri américain commence à venir et fait baisser les prix, tandis que durant l'année entière l'interdiction décrétée là-bas les empêche d'expédier un seul pied de céleri sur le marché américain.

L'hon. M. ROBB: Je prends note des observations de mon honorable ami. C'est une nouvelle pour moi que cette interdiction. Je remarque que les Etats-Unis ont établi un droit de 25c. sur le céleri, tandis que le nôtre est de 30c.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): L'interdiction y est aujourd'hui en vigueur.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—90b. Bananes: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

Le Gouverneur en conseil peut par arrêté en conseil ordonner que soit substitué à l'item 90b de l'annexe A du Tarif des Douanes de 1907, l'énumération des marchandises et des droits de douane, s'il y en a, mise en regard des item 90c et 90d dans l'Annexe A, ce qui suit:

90c. Bananes, lorsqu'elles sont importées par navire, directement du lieu de culture à un port canadien, par régime; tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, 50c.; tarif général, 50c.

90d. Bananes, n.d., par régime: tarif de préférence britannique, 50c.; tarif intermédiaire, 50c.; tarif général, 50c.

A compter de et après la publication dudit arrêté en conseil dans la *Gazette du Canada*, l'item tarifaire 90b, tel qu'il apparaît à ladite Annexe à l'époque de l'adoption de la loi basée sur la présente résolution, sera abrogé, et lui seront substituées les dispositions des item 90c et 90d.

M. CAHAN: Quant aux articles 90b, 90c et 90d, ces dégrèvements, sous le régime du tarif de préférence britannique, ne sont-ils pas conformes aux taux énumérés dans le traité proposé avec les Antilles?

L'hon. M. ROBB: Oui.

M. CAHAN: Alors nous devons comprendre que le Gouverneur en conseil peut par décret du conseil ordonner la substitution des droits mentionnés dans la résolution. Le Gouvernement entend-il n'appliquer cette disposition qu'au cas où le traité avec l'Australie serait ratifié, ou réduire le droit, quoi qu'il arrive?

L'hon. M. ROBB: Nous entendons appliquer cette disposition. Je ne sais pas au juste à quoi pense mon honorable ami, je ne sais s'il pense à ce que pensait un monsieur que j'ai rencontré cette semaine ou la semaine précédente. La députation sera peut-être intéressée à apprendre, et il convient de lui révéler maintenant, que depuis quelques semaines des gens sont venus me trouver pour savoir quand ce traité sera proclamé et mis en vigueur. On m'a donné à entendre qu'une très grande compagnie de navigation étudie le projet d'établir un service de vapeurs pour le transport des bananes au Canada si ce traité est appliqué, la seule condition imposée étant qu'elle ne soit pas astreinte à aucune subvention.

M. CAHAN: Je ne parle pas de cela. Je pose une simple question: si le Gouvernement n'entend opérer ces dégrèvements qu'au cas où le traité avec les Antilles sera ratifié, pour-

quoi ne le pas dire expressément? Je comprends que le seul motif de cette diminution relève du traité avec les Antilles autorisant des concessions réciproques.

L'hon. M. ROBB: Cela est inclus dans la résolution afin que le Gouvernement soit en état, s'il le juge à propos, de renoncer à l'application, au cas où la population canadienne en souffrirait trop. Je crois qu'il vaut mieux que le Gouvernement soit libre de l'appliquer à son gré.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): L'honorable député de Brandon a-t-il approuvé la proposition,—le traité avec les Antilles?

L'hon. M. ROBB: En se reportant au compte rendu de la séance de mardi, mon honorable ami constatera que l'honorable député de Brandon a approuvé la politique du Gouvernement.

M. RYERSON: J'avais compris que ce droit ne devait s'appliquer qu'après l'établissement du service prévu par le traité avec les Antilles. Je désire signaler aux honorables députés de l'Ouest l'effet de ce traité pour la population qu'ils représentent. Le prix de détail des bananes haussera de 4c. à 5c. par douzaine. J'ai déjà montré à la Chambre que l'expédition des bananes, des ports canadiens dans une grande partie de l'Ontario et dans l'Ouest sera absolument impossible. Or, si cela est vrai, le droit que nous imposons coûtera cher à la population de ces régions.

M. CLARK: Qu'a-t-on fait à propos de la requête adressée au ministre par la Fruit and Produce Credit Association de la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. ROBB: De quoi s'agit-il, je n'en suis pas bien sûr. Mon honorable ami voudra-t-il préciser?

M. CLARK: L'honorable député de Cariboo est plus au fait que moi des détails.

M. FRASER: Lors de la discussion du traité des Antilles, j'ai compris que le ministre des Finances avait l'intention de conclure un arrangement pour l'expédition des bananes de la Nouvelle-Orléans dans l'Ouest du Canada. Est-ce fait?

L'hon. M. ROBB: Je ne me souviens pas quant aux bananes de la Nouvelle-Orléans, mais je me souviens d'une proposition des îles Fiji, où, mon honorable ami le sait, se cultive une bonne banane. L'on nous a représenté qu'en bénéficiant des mêmes conditions, elles peuvent facilement approvisionner la clientèle de l'Ouest. Privées du marché australien, par l'imposition d'un droit élevé, elles cherchent de nouveaux débouchés pour ce produit.

[M. Cahan.]

M. FRASER: La meilleure chose à faire est de communiquer au comité les renseignements que j'ai. Cette lettre, préparée par la Fruit and Produce Credit Association de la cité de Vancouver, explique parfaitement bien la situation du point de vue des marchands de bananes dans tout l'Ouest canadien:

Les grossistes fruitiers de Vancouver protestent énergiquement contre l'imposition projetée d'un droit de 50c. par régime sur les bananes importées via les Etats-Unis.

Actuellement, nous achetons nos bananes à la Nouvelle-Orléans, où il en arrive des consignations tous les jours. Le fruit est choisi avec grand soin, en vue de longs parcours, et expédié par convois spéciaux accompagnés de surveillants. Le trajet dure environ huit jours. Autant que nous sachions, les navires faisant le service du fret, des Antilles à Vancouver, ne sont pas aménagés pour le transport des bananes Le voiturage du fruit devrait donc se faire, de Saint-Jean (N.-B.), Halifax ou un autre port canadien, à Vancouver, ce qui dans les meilleures conditions possibles, prendrait quatorze jours d'un endroit à l'autre. Le taux actuel entre Halifax et Vancouver est de $3.79½ par 100 livres, comparé à $1.87½ par 100 livres, de la Nouvelle-Orléans.

La température rendrait le transport des bananes, des ports de l'Est, impossible durant les mois d'hiver. En bas de 52 degrés, ce fruit se refroidit et devient invendable. D'autre part, en temps de chaleur, il serait impossible de le tenir durant le transport, à une température assez basse pour le rendre à destination en bon état. Actuellement, le service du surveillant ne nous coûte que $15 par wagon, mais il faut pour cela l'expédition d'un train complet directement jusque sur le littoral du Pacifique. L'hiver, Vancouver consomme une wagonnée de bananes par semaine, en sorte qu'il ne saurait être question d'avoir un surveillant de Winnipeg à Vancouver pour un wagon, à cause du prix exorbitant. En été, Vancouver consomme de sept à huit wagonnées, moyenne insuffisante encore pour assurer le service d'un surveillant à un prix minimum.

Un autre désavantage du côté de Saint-Jean et d'Halifax, ce serait l'incertitude de l'approvisionnement avec un service hebdomadaire. Dans le cas où le fruit y arriverait trop avancé pour endurer un long parcours, nous serions au dépourvu pendant une semaine et il nous faudrait recourir à Seattle et ce serait autant de profit pour les marchands de cet endroit. Au moins 95,000 régimes de bananes ont été importés à Vancouver du 1er mars 1925 au 1er mars 1926, et nous croyons qu'un droit de 1c. par livre, soit approximativement 50c. par régime, en diminurait considérablement la consommation.

A moins que Vancouver n'ait le même service qu'Halifax ou Saint-Jean pour l'importation des bananes, l'application de ce droit serait une injustice pour Vancouver. D'après ce qui précède, vous comprendrez qu'il nous est impossible de faire venir nos bananes par les ports de l'est du Canada, et que l'imposition d'un droit sur les bananes augmenterait le prix pour le consommateur et nuirait au commerce.

Ainsi que je m'explique la situation, cela ne s'appliquerait pas seulement à la Colombie-Anglaise, mais serait dommageable à la vente des bananes dans tout le Nord-Ouest, dans l'Alberta et la Saskatchewan surtout, parce que toutes les bananes sont importées de la même manière et le droit en augmenterait le coût.

L'hon. M. ROBB: Je sais aussi bien que mon honorable ami qu'il y a une opposition considérable de la part des commerçants de bananes de la Nouvelle-Orléans, qui sont exposés à perdre des clients. Cependant, nous avons examiné la situation avec soin, et sommes convaincus que le public canadien ne paiera pas plus pour les bananes, alors que, d'un autre côté, les chemins de fer de notre pays bénéficieront du transport. S'il arrive ce que nous espérons, les producteurs des îles Fidji nous vendront leurs bananes et Vancouver, au lieu de faire venir ce fruit de la Nouvelle-Orléans, l'importera directement par steamer. Dans ce cas, Vancouver servira de centre de distribution pour les marchés jusqu'à Winnipeg au moins.

M. CLARK: Il n'y a aucun droit pour les îles Fidji.

L'hon. M. ROBB: Nous avons le pouvoir de leur accorder la même concession. Elles peuvent bénéficier de la préférence britannique.

M. CLARK: Comment savons-nous maintenant qu'il y aura un service de navigation pour le commerce entre les îles Fidji et le Canada? S'il y a des bananes dans ces îles, pourquoi n'en avons-nous pas fait venir dans le passé? Sans contredit, les tarifs maritimes pour le transport des bananes des îles Fidji seraient moins élevés que ceux de la Nouvelle-Orléans. Si les observations du ministre sont justes, nous devrions acheter maintenant en franchise nos bananes des îles Fidji, et nous aurions fait ainsi un commerce considérable depuis longtemps. Je ne pense pas que le ministre ait donné l'attention voulue à cette question. On lui en a parlé le 20 avril, et évidemment il ne s'en a pas occupé sérieusement.

Si la Colombie-Anglaise doit importer ses bananes des Antilles, il faudra qu'elles soient voiturées par les chemins de fer canadiens, et, bien que ce soit, naturellement, un point digne de considération, nous ne devons pas oublier que les tarifs seront prohibitifs. Nous devrons payer $3.79½ par 100 livres, ce qui est beaucoup plus que maintenant. A ce sujet, je dirai que nos chemins de fer ne sont pas aménagés pour le commerce des bananes. En hiver, la température serait trop froide, et, dans le milieu de l'été, trop chaude. Nos wagons ne sont pas convenablement aménagés pour ce trafic. Tout de même, le point important est que nous serons obligés de payer $3.79½ pour les bananes transportées par les chemins de fer canadiens, comparativement à $1.87½ pour celles de la Nouvelle-Orléans.

Je désire appuyer n'importe quelle mesure susceptible d'améliorer le commerce dans les limites de l'empire, mais je dois d'abord insister pour que le ministre se montre juste à l'égard de nos compatriotes. C'est le principe qui devrait toujours nous guider dans l'étude de sujets de cette nature, mais, d'après cette convention, la Colombie-Anglaise sera traitée des plus injustement.

Comme l'honorable député de Brandon (M. Forke) est à son siège, je vais lui poser une question, bien qu'il n'aime pas que je lui demande quoi que ce soit lorsqu'il a la parole. Il veut bien donner son appui à un tarif favorable aux cultivateurs d'un autre dominion, mais il refuse de se prononcer en faveur d'un droit destiné à protéger les agriculteurs de son propre pays. Croit-il que c'est juste? Je pose la même question aux honorables députés de la Saskatchewan. Comprennent-ils qu'en adoptant cette disposition, ils protègent les cultivateurs des Antilles? Apparemment, ils consentent à accorder cette protection aux cultivateurs de cette contrée, mais quand il s'agit de protéger des industries canadiennes nécessaires comme celles de l'élevage des moutons ou de la production de la laine, oh! non. Pas de protection pour le cultivateur de chez nous!

Je rappellerai aux honorables députés que la plupart des ouvriers employés dans cette industrie dans les Antilles sont des noirs. Tels sont ceux que mes honorables amis de la Saskatchewan et l'honorable député de Brandon proposent aujourd'hui de protéger au détriment du consommateur canadien au sujet duquel le ministre des Finances a tant à dire. Que le ministre protège le consommateur de la Colombie-Anglaise à cet égard; du moins qu'il s'occupe raisonnablement de lui. D'après ce que je puis voir, il ne l'a pas fait. Si l'on trouve le ministre des Finances inexorable, alors on pourrait peut-être exhorter l'honorable député de Brandon de venir au secours du public sous ce rapport.

M. WOODSWORTH: De quelle race sont les ouvriers de la Nouvelle-Orléans?

M. CLARK: Cela ne m'intéresse pas du tout. Je m'occupe tout d'abord des Canadiens. J'en suis à faire observer que, bien que mes honorables amis de l'Ouest refusent de protéger les producteurs Canadiens, ils consentent assez facilement à accorder une certaine protection aux producteurs des autres parties du monde.

M. WOODSWORTH: Je n'ai pas saisi l'allusion de l'honorable député à la main-d'œuvre de couleur.

M. CLARK: Je ne m'explique pas comment cela peut se faire, car mes paroles ne prêtent point à équivoque.

M. CHAPLIN (Lincoln): On ne récolte pas de bananes à la Nouvelle-Orléans.

M. CLARK: Les nègres fournissent la main-d'œuvre employée à la culture de la banane et je fais observer à mon honorable ami de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) qu'il se propose de voter, comme il l'a déjà fait du reste, à l'appui de mesures destinées à encourager et à protéger cette main-d'œuvre tandis qu'il refuse de venir en aide aux producteurs de son propre pays. Telle est la situation.

M. LADNER: J'ai reçu plusieurs lettres de protestation en ce qui regarde cette question. La majorité des représentants du peuple ici favorisent l'idée que les marchandises importées au Canada arrivent au pays par les ports canadiens; de fait, le Gouvernement aurait dû depuis longtemps adopter des mesures à cet effet. Cependant, le principe posé dans cette résolution constitue une discrimination au bénéfice d'une partie du pays et au détriment d'une autre. Or, il est une injustice flagrante de la part du Gouvernement d'adopter comme ligne de conduite que les approvisionnements de bananes à destination de la Colombie-Anglaise seront taxés jusqu'à concurrence de 50c. tandis que les fruits à destination des ports de l'est du Canada seront indemnes de cette taxe.

L'hon. M. STEWART: D'où faites-vous maintenant venir vos bananes en Colombie-Anglaise?

M. LADNER: Des états du sud, surtout de la Nouvelle-Orléans.

L'hon. M. STEWART: Du tout; elle proviennent des Antilles.

M. FRASER: Des Antilles via la Nouvelle-Orléans.

L'hon. M. STEWART: Exactement.

M. LADNER: Au point de vue du Canada, mon raisonnement se résume à ceci: Le Gouvernement adopte une loi pour frapper les bananes d'un droit et, ce faisant, il crée une situation qui constitue un passe-droit au détriement des gens de l'Ouest, tandis que la population de l'Est s'en sauve. Voilà le premier point,—et ce n'est peut-être pas le plus important,—qui est susceptible de faire naître des difficultés.

[M. Woodsworth.]

L'hon. M STEWART: A titre de renseignement, où voyez-vous cette discrimination au détriment de l'Ouest?

M. LADNER: Du fait que sous le régime de la loi projetée, les bananes importées des Antilles par les ports d'Halifax et de Québec seront admises en franchise. Or, dans le cours ordinaire des choses, il est impossible que les fruits à destination de la côte du Pacifique arrivent par cette route; ce n'est pas praticable. Le trafic et les installations pour la manutention du fret, l'entreposage et les méthodes de trafic, tout se combine pour nous obliger à faire venir ces fruits de la Californie ou peut-être de la Nouvelle-Orléans.

L'hon. M. STEWART: Est-ce qu'il n'y a pas de navires munis d'installations frigorifiques sur la route du canal de Panama à Vancouver?

M. RYERSON: Il n'y en a pas pour l'instant.

M. LADNER: On ne peut expédier de bananes par cette route-là. Si le Gouvernement, et tout particulièrement le ministre des Finances, examinait cette lettre qui vient d'une source responsable et expose clairement la situation, mes honorables amis y penseraient à deux fois suivant moi avant d'adopter une loi de cette nature. Ils veulent tout simplement faire sanctionner une mesure qui établit une distinction entre l'ouest et l'est du pays; on impose une taxe aux gens de l'Ouest tandis que la population de l'Est y échappe absolument. Voilà une politique fautive à mon humble avis.

L'hon. M. ROBB: L'objection que soulève mon honorable ami est valable jusqu'à un certain point, je l'admets, si les Antilles constituent la seule source d'approvisionnement de la population de la côte du Pacifique; je le répète toutefois, je prévois que d'énormes quantités de bananes seront importées des îles Fidji.

M. LADNER: Ces fruits seront assujettis aux droits imposés.

L'hon. M. ROBB: Du tout; ils seront admis en franchise.

M. LADNER: Quel service de navires à vapeur existe-t-il entre ces îles et le Canada?

L'hon. M. ROBB: J'en arrivais à ce point-là. Je suis surpris que mon honorable ami qui habite Vancouver et porte un si grand intérêt à ce port ne soit pas mieux renseigné. Il occupe un siège ici depuis plusieurs années et il ne sait rien des subventions que nous

avons votées de ce chef. Mais, le Canada verse une subvention annuelle de $100,000 pour un service de navires entre le Canada et l'Australie ainsi que la Nouvelle-Zélande, lesquels font escale aux îles Fidji; en vertu du marché conclu, la compagnie est obligée de munir d'installation frigorifiques un certain nombre de ses navires.

M. LADNER: Mais les bananes ne sont pas transportées dans des compartiments frigorifiques.

L'hon. M. ROBB: Je me trouvais avec le président de la compagnie quand les planteurs des îles Fidji ont été le voir, à Suva. Ils désiraient beaucoup placer leurs produits sur le marché canadien et il leur a dit: "Donnez-nous le commerce et nous fournirons l'entreposage frigorique pour transporter ces bananes au Canada." Les compagnies de l'Amérique centrale, où nous n'avons pas de traité, essayent, naturellement, de ruiner le commerce de ces gens. Elles ne veulent pas que les bananes des îles Fidji viennent au Canada et mes honorables amis de la gauche les aident inconsciemment. Mais si nous pouvons avoir ce commerce au Canada, cela aidera la région de la côte du Pacifique autant et plus, peut-être, qu'aucune région du pays. Si elle ne viennent pas des îles Fidji et que le commerce soit aussi considérable qu'on le dit, il serait avantageux d'avoir un service de vapeurs direct, car il trouverait des cargaisons dans les deux sens. Cette entente accorde une préférence considérable aux produits canadiens comme la farine, le poisson, le lait concentré, le beurre, le fromage et le bois de construction; ce sont les principaux articles. Nous en avons sur d'autres articles que je ne cite pas, et les honorables députés peuvent lire le traité, mais jamais la préférence n'est inférieure à 66⅔ p. 100 du tarif général. Mes honorables amis de la côte du Pacifique jouiront de ces préférences autant que les gens des autres régions du Canada. Actuellement, ils envoient du poisson aux Antilles et quand ils envoient du poisson aux Antilles, ils peuvent certainement y acheter leurs bananes.

M. LADNER: D'après les déclarations du ministre, rien ne manque à notre bonheur, mais imaginons que les choses ne s'arrangent pas de cette manière. Le ministre peut-il affirmer aux gens de l'Ouest que lorsque le traité sera en vigueur, s'il se produit une préférence injuste et qu'on taxe l'approvisionnement de bananes des gens de l'Ouest, il pourra modifier la situation entre l'Est et l'Ouest, touchant la taxe sur les bananes?

L'hon. M. ROBB: Je puis affirmer à mon honorable ami que, si ce traité est adopté, les bananes des îles Fidji entreront en franchise.

M. CLARK: Le ministre dit avec dérision qu'un service de steamers existe avec les îles Fidji et que je devrais le savoir. Ce que j'en sais, c'est qu'il n'existe actuellement aucun service susceptible d'approvisionner la Colombie-Anglaise de bananes. Je puis ajouter que le service existant n'est pas assez fréquent. Pour un fruit susceptible de se gâter, comme la banane, il faut un service fréquent.

L'hon. M. ROBB: A quel intervalle?

M. CLARK: Je ne sais pas exactement, mais on reçoit actuellement un wagon par semaine et j'imagine qu'on les amène en aussi petites quantités afin d'économiser les lourds frais d'entreposage au terminus. Je suis certain que le ministre sait que le service avec les îles Fidji n'est pas plus fréquent qu'une fois par mois.

L'hon. M. ROBB: Je crois que c'est toutes les trois semaines; peut-être une fois par mois.

M. CLARK: Le service n'est pas assez fréquent et, en conséquence, il est prouvé qu'en pratique, même si les balances entrent en franchise, ce service n'a pas amené de bananes à Vancouver. Donc, si la subvention est censée apporter des bananes en Colombie-Anglaise elle est fort mal dépensée. Toutefois, je suis certain que, même si le ministre permet aux bananes des îles Fidji d'entrer en franchise, cela ne résoudra pas le problème parce que les gens devront continuer à faire venir leurs bananes par la Nouvelle-Orléans et payer une taxe que les autres régions du pays ne paient pas; nous payons pour le plus grand avantage de la main-d'œuvre des Antilles. Le seul autre moyen serait de payer $2 de plus par 100 livres en frais de transport et faire venir nos bananes d'Halifax. C'est la seule alternative à notre disposition et je prétends que, pour ce qui est de la Colombie-Anglaise et même de tout l'Ouest il existe une inégalité de traitement qui nous est préjudiciable.

M. MacLAREN: Il est bon de se rappeler que, sous le régime du traité avec les Antilles les bananes viendront, non seulement par Halifax et Saint-Jean, mais aussi par Montréal.

L'hon. M. ROBB: Directement à tout port canadien.

M. MacLAREN: C'est vrai, mais je crois que le contrat serait pour Halifax, Saint-Jean et Montréal. En été, la grande saison d'importation, les bananes viennent en quantité

par Montréal. Le ministre peut nous dire quelle quantité de bananes arrivent actuellement des îles Fidji. On ne peut pas dire que ce fruit ne vient pas de ces îles parce que, pour ma part, j'en ai vu charger un navire à destination de Vancouver. Il se fait sans doute un certain commerce de bananes même aujourd'hui entre les îles Fidji et Vancouver. Le ministre sait-il ce que représente ce commerce?

L'hon. M. ROBB: Non.

M. FRASER: Monsieur le président, je ferai remarquer au ministre que j'ai entre les mains une lettre disant qu'à présent la ville de Vancouver consomme sept ou huit wagons de bananes par semaine, soit un wagon par jour. On nous dit que le service entre les îles Fidji et le Canada comprend un départ toutes les trois semaines. La quantité de bananes dont Vancouver a besoin durant cette période représente vingt et un wagons. Le ministre peut-il me dire si les navires qui font le service ont l'installation suffisante pour cela.

L'hon. M. ROBB: Je ne sais pas quelle installation possèdent ces bateaux. Ce sont de gros navires: l'un de 15,000 tonnes, un autre de 12,000 et le troisième de 7,000 tonnes. Je conseille à l'honorable député de Caribou de vérifier les statistiques de concert avec l'honorable député de Vancouver-Burrard. Ce dernier vient de nous dire que la consommation de Vancouver représente un wagon par semaine tandis que l'honorable député de Caribou dit sept.

M. CLARK: Pardon: un wagon par semaine en hiver et sept en été.

M. FRASER: Un wagon par semaine en hiver et un wagon par jour en été. Le ministre nous assure que le service entre les îles Fidji et le littoral du Pacifique va être aussi bon et pas plus cher qu'à présent. Supposons qu'on ne puisse s'approvisionner de bananes soit par faute de place dans les bateaux, soit en raison de mauvaises récoltes ou autre chose; comment allez-vous combler la différence de $1.92 entre le tarif de $3.79½c. d'Halifax et celui de $1.87½ de la Nouvelle-Orléans?

L'hon. M. ROBB: Je ne veux pas garantir l'approvisionnement en bananes d'une partie quelconque du Canada, mais je peux dire à mon honorable collègue que la Colombie-Anglaise a les mêmes concessions pour les produits qu'elle envoie aux Antilles que n'importe quelle autre partie du pays. On me dira, je suppose, que la Colombie-Anglaise vend beaucoup plus de poisson que n'importe quelle autre province. Eh bien, cet accord est très avantageux pour le commerce du poisson canadien.

M. RYERSON: Je ne crois pas que nos collègues de Colombie-Anglaise ou des provinces de l'Ouest aient lieu de craindre une distinction au désavantage de leur région. A mon avis, toute l'affaire est impraticable. En dépit de cet accord, je crois que 90 p. 100 de nos bananes viendront quand même des Etats-Unis et alors c'est uniquement un tarif pour des fins de revenu. J'ai des lettres de plusieurs négociants d'Ontario, du Manitoba et d'ailleurs dans l'Ouest, me disant qu'il ne faut pas songer à faire venir des bananes par les ports canadiens. La vente des bananes est fixée scientifiquement par les trois grandes sociétés qui en font le commerce. La distribution se fait par la Nouvelle-Orléans, Baltimore, New-York, Philadelphie et Boston et chaque centre est atteint en huit jours. Qu'on me permette de comparer les distances: On estime à 1,834 milles marins la distance entre Kingston, Jamaïque, et Halifax. Le paquebot qui fait le service, en vertu du traité avec les Antilles, et dont la vitesse est de 14 nœuds, couvrirait cette distance en 138 heures. D'Halifax au centre de l'Ontario, il faut compter 120 heures de plus; les arrêts aux Bahamas et aux Bermudes absorberaient encore 24 heures, ce qui ferait en tout 282 heures, soit 11 jours et demi. Si la distribution se faisait de Montréal, il faudrait ajouter un jour de plus, pour la simple raison que d'Halifax à Montréal le voyage par eau durerait un jour de plus que par le chemin de fer. Avec les navires de charge dont le service est irrégulier, il faudrait un jour de plus pour venir de Kingston. La distance de Kingston, Jamaïque, à Baltimore, New-York et Philadelphie est estimée à 1,440 milles marins, ce qui signifie 103 heures de voyage; ajoutez à cela 48 heures pour le transport en chemin de fer au centre de l'Ontario, cela fait en tout 151 heures. Autrement dit, d'un côté 6 jours et 7 heures, au lieu de 12 à 13 jours en passant par les ports canadiens. La Nouvelle-Orléans et Mobile s'approvisionnent entièrement dans l'Amérique centrale; or il ne faut jamais plus de huit jours pour que les produits de l'Amérique centrale arrivent à notre marché. Cela fait une différence de trois à cinq jours. En outre, les marchands sont libres d'acheter leurs bananes n'importe quand des ports mentionnés; ils n'ont pas à attendre leur marchandise. Prenez une maison qui a un débit de trois wagons par semaine, comme il y en a plusieurs dans les provinces d'Ontario et de Québec; il leur faudrait acheter toute leur provision d'un seul coup. Le ministre

sait-il que l'on ne peut garder les bananes indéfiniment pour la simple raison qu'on ne peut les conserver longtemps dans un entrepôt frigorifique ou à une température de moins de 50 degrés sans qu'elles se gâtent. D'un autre côté, aux époques de chaleur, on ne peut les garder que quelques jours parce qu'elles deviennent alors trop mûres.

C'est pour cette raison que par tout le Dominion, les marchands achètent leurs stocks à des ports qui ne sont qu'à trois, quatre ou cinq jours de distance de la source d'approvisionnement. Tous les jours de la semaine, ils peuvent obtenir livraison de leurs bananes, par exemple, le lundi, le mardi, le mercredi, le jeudi et le vendredi. La Chambre verra l'impraticabilité du système étant donné le mode actuel de distribution.

J'ai une autre observation à faire au ministre. Pour quelle raison, les grandes compagnies d'importation, constamment à la recherche de nouvelles affaires,—il y en a trois ou quatre, trois au moins,—ne font-elles pas de Montréal et Halifax leurs centres de distribution? Si la chose était praticable, je sais que ces compagnies feraient la vente de leurs bananes de ces ports-là? Ells peuvent encore importer ces fruits directement à des ports canadiens. Si l'on inaugure un autre service rien n'empêche ces compagnies de faire remonter le Saint-Laurent à leurs cargaisons de bananes et de bénéficier ainsi de l'admission en franchise. Cela mettrait pour ainsi dire fin à toute concurrence qui pourrait se présenter. A mon avis, ce sont des détails qu'il convient d'examiner. Si le Gouvernement veut simplement imposer des droits pour les fins du fisc je prétends qu'un droit de 50 cents par régime est trop élevé. S'il s'agit de créer une source de revenus, j'estime qu'un droit de 25 cents par régime suffirait amplement. Si le tarif a d'autres raisons d'être, il n'est d'aucune utilité.

L'hon. M. ROBB: Je vais répondre à mon honorable ami, qui a fait deux observations. La première consiste à dire qu'au lieu d'essayer à acheminer ce commerce vers des ports canadiens nous devrions le laisser à la Nouvelle-Orléans.

M. RYERSON: Nullement.

L'hon. M. ROBB: C'est incontestablement la conclusion qui s'impose à la suite du raisonnement de mon honorable ami. Et, tout cet après-midi, on a prétendu que nous devrions n'accorder que préférence contre préférence et favoriser le commerce canadien. L'honorable député me permettra de lui faire observer,—et il parlait surtout pour Ontario,—qu'il ne peut vendre du lait condensé, du beurre et du lait de cette province aux Etats-Unis à des conditions aussi avantageuses qu'il peut le faire grâce à cette convention avec les îles des Indes occidentales, et que si la distribution s'effectue de la Nouvelle-Orléans ou de Baltimore, c'est un chemin de fer américain qui bénéficiera des frais de transport à longue distance. D'autre part, si les importations nous arrivent par la voie d'Halifax, de Saint-Jean ou de Montréal, ce sont les chemins de fer canadiens qui bénéficieront de ces frais; les ouvriers canadiens profiteront également de la manutention de cette denrée à ces ports, et les navires retourneraient aux îles des Indes occidentales avec une cargaison de produits canadiens. Mon honorable ami a prétendu que ces fruits étaient distribués de Baltimore et de la Nouvelle-Orléans. Je prétends qu'il ne faudra pas plus de temps pour les expédier de Saint-Jean, d'Halifax ou de Montréal qu'il n'en faudrait pour en faire la distribution de la Nouvelle-Orléans.

M. RYERSON: L'écart de temps entre les expéditions provenant de la Nouvelle-Orléans et celles d'Halifax est d'environ cinq jours.

L'hon. M. ROBB: Je parle des produits expédiés directement des îles des Indes occidentales. On peut les expédier de Montréal et les distribuer dans Ontario aussi rapidement qu'on peut le faire de Baltimore. Quant à l'autre objection soulevée par l'honorable député, je me suis demandé, en l'entendant faire cette assertion, s'il était renseigné à fond sur le fonctionnement des compagnies qui en ce moment se livrent à ce commerce. On a dit que ces compagnies se prévaudront de cette convention pour s'établir ici et distribuer ces fruits par tout le Canada. Cela, je ne le conteste pas. Je ne vois rien dans la convention qui empêche qui que ce soit de se livrer à ce commerce.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—105a. Ananas en boîtes de fer-blanc hermétiquement fermées ou autres emballages hermétiques, n.d., y compris le poids de la boîte ou de tout autre emballage, la livre: tarif de préférence britannique, ½c.; tarif intermédiaire, 2c. ½; tarif général, 2c. ½.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—134. Tout sucre supérieur en couleur au numéro seize, type de Hollande, et tous sucres raffinés des quelques espèces, qualité ou type qu'ils soient, non couverts par le numéro 135 du tarif, et les sirops de sucre de plus de cinquante-six degrés de polarisation, accusant au polariscope au plus quatre-vingt-huit degrés, les cent livres: tarif de préférence britannique, 83c.; tarif intermédiaire, $1.50; tarif général, $1.50.

Accusant plus de quatre-vingt-huit degrés, mais pas plus de quatre-vingt-neuf degrés, les cent livres: tarif de préférence britannique, 85c.; tarif intermédiaire, $1.53; tarif général, $1.53.

Accusant plus de quatre-vingt-neuf degrés, mais pas plus de quatre-vingt-dix degrés, les cent livres. tarif de préférence britannique, 87c.; tarif intermédiaire, $1.55; tarif général, $1.55.

Accusant plus de quatre-vingt-dix degrés, mais pas plus de quatre-vingt-onze degrés, les cent livres: tarif de préférence britannique, 89c.; tarif intermédiaire, $1.58; tarif général, $1.58.

Accusant plus de quatre-vingt-onze degrés, mais pas plus de quatre-vingt-douze degrés, les cent livres: tarif de préférence britannique, $91c.; tarif intermédiaire, $1.62; tarif général, $1.62.

Accusant plus de quatre-vingt-douze degrés, mais pas plus de quatre-vingt-treize degrés, les cent livres: tarif de préférence britannique, 93c.; tarif intermédiaire, $1.65; tarif général, $1.65.

Accusant plus de quatre-vingt-treize degrés, mais pas plus de quatre-vingt-quatorze degrés, les cent livres: tarif de préférence britannique, 95c.; tarif intermédiaire, $1.68; tarif général, $1.68.

Accusant plus de quatre-vingt-quatorze degrés, mais ne dépassant pas quatre-vingt-quinze degrés, les cent livres: tarif de préférence britannique, 97c.; tarif intermédiaire, $1.70; tarif général, $1.70.

Accusant plus de quatre-vingt-quinze degrés, mais ne dépassant pas quatre-vingt-seize degrés, les cent livres: tarif de préférence britannique, 99c.; tarif intermédiaire, $1.74 tarif général, $1.74.

Accusant plus de quatre-vingt-seize degrés, mais ne dépassant pas quatre-vingt-dix-sept degrés, les cent livres: tarif de préférence britannique, $1.01; tarif intermédiaire, $1.77; tarif général, $1.77.

Accusant plus de quatre-vingt-dix-sept degrés, mais ne dépassant pas quatre-vingt-dix-huit degrés, les cent livres: tarif de préférence britannique, $1.03; tarif intermédiaire, $1.80; tarif général, $1.80.

Accusant plus de quatre-vingt-dix-huit degrés, mais ne dépassant pas quatre-vingt-dix-neuf degrés, les cent livres: tarif de préférence britannique, $1.09; tarif intermédiaire, $1.89; tarif général, $1.89.

Accusant plus de quatre-vingt-dix-neuf degrés, les cent livres: tarif de préférence britannique, $1.09; tarif intermédiaire, $1.89; tarif général, $1.89.

Toutefois, le sucre raffiné a droit d'entrer sous le Tarif de préférence britannique, sur preuve suffisante aux yeux du ministre des Douanes et de l'Accise, que ce sucre raffiné provient exclusivement du sucre brut produit dans les colonies et possessions britanniques et non autrement.

Le sucre importé sous ce titre ne sera pas sujet aux droits spéciaux pour plus que trois quarts de cent par livre.

M. CAHAN: Au sujet de ces réductions sur les sucres, est-ce que les taux du tarif de préférence britannique, indiqués dans la première colonne, seront appliqués aux sucres entrant sous le régime du traité avec les Antilles? Est-ce qu'ils coïncident? J'ai essayé de me faire donner une copie du texte du traité, au bureau de distribution, mais je n'y ai pas réussi.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami parle-t-il de l'item 134?

M. CAHAN: Oui.

L'hon. M. ROBB: Il n'y a là aucun changement. Voici ce que je vais faire observer à mon honorable ami s'il veut bien me suivre:

[L'hon. M. Robb.]

Il remarquera les mots qui se trouvent au bas de l'article, après les chiffres "135":

...et les sirops de sucre accusant au polariscope plus de cinquante-six degrés et pas plus de cinquante-huit degrés de...

Et ainsi de suite. Cela a été inséré dans un but administratif parce que nous avons découvert qu'on fondait du sucre, qui était amené au pays dans des wagons citernes, à environ un quart du véritable droit de tarif, fraudant ainsi la douane du pays.

M. CAHAN: Le ministre entend-il que, sauf cette définition plus explicite...

L'hon. M. ROBB: Il n'y a pas de changement.

M. CAHAN: Alors, sauf pour l'administration du département, l'item est le même?

L'hon. M. ROBB: Exactement le même.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il s'agit de sucre raffiné, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROBB: Oui, du sucre raffiné.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le ministre aurait-il la bonté de nous dire la différence exacte dans le nombre de cents par cent livres entre les chiffres de l'item 134 et ceux qui se trouveront dans les traités avec les Antilles et l'Australie?

L'hon. M. ROBB: Je ne comprends pas bien mon honorable ami. Je crois qu'il parle de l'item suivant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le changement est à l'item 135.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Alors, tel que je le comprends, cet item n'a rien à voir avec les droits exigés sur les sucres raffinés venant des Antilles et de l'Australie?

L'hon. M. ROBB: Les tarifs sont exactement ce qu'ils étaient auparavant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Comme je le comprends, il y a une modification touchant nos sucres bruts. Les sucres bruts se trouvent à meilleur marché qu'auparavant, mais il n'existe absolument aucun changement en ce qui regarde les sucres raffinés. L'item 134 est ce qu'il était auparavant, sauf la petite modification dans la rédaction, modification qui n'a guère d'importance.

L'hon. M. ROBB: Sauf cela, il n'y a aucun changement.

M. BLACK (Halifax): Ce tarif accorde une préférence aux bananes apportées aux ports canadiens. Est-ce que le même principe s'applique aux sucres débarqués dans des ports canadiens?

L'hon. M. ROBB: A partir du premier janvier.

M. BLACK (Halifax): Pour jouir de la préférence, les sucres arrivant au Canada doivent être débarqués dans un port canadien?

L'hon. M. ROBB: Oui, pour jouir de ce tarif.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je veux croire que cela s'applique à tout.

L'hon. M. ROBB: Tout.

M. DAVIS: A mon point de vue, voilà une des questions les plus importantes que nous ayons à régler au sujet du tarif. Le Canada possède aujourd'hui deux grandes raffineries de sucre qui produisent seulement 10 p. 100 de notre consommation. S'il est une industrie qu'il importe de protéger, c'est bien l'industrie du sucre. L'an dernier on a ouvert une sucrerie dans la ville de Raymond (Alberta). Elle est très prospère; cette année on a planté 10,000 acres contre les 8,000 l'année dernière. Les semences de betterave à sucre sont importées d'Allemagne. Si nous produisions tout le sucre consommé par notre population, nous aurions en culture 300,000 acres et cette industrie donnerait du travail à 100,000 employés. La fabrication du sucre proprement dite occuperait dix raffineries de la capacité de celle de Wallaceburg. En Alberta nous avons un million d'acres de terres irriguées et j'ai la conviction que nulle région au pays ne s'adapte mieux à la culture de la betterave à sucre. Le rendement moyen de la betterave est de 2,200 livres de sucre à l'acre. Il y a là une belle occasion industrielle pour le Canada; la Colombie-Anglaise peut produire des betteraves de semence d'aussi bonne qualité que celles de l'Allemagne. Pour combler les besoins de notre consommation de sucre, il faudrait des semences pour une valeur de $750,000. Je livre ces pensées à la réflexion du ministère, quand il aura des traités à conclure. Imaginez les avantages que le pays tirerait de cette industrie, l'emploi qu'elle assurerait aux nôtres. Pour que cette industrie soit bien prospère, elle doit être protégée comme les autres. Je prie le Gouvernement de prêter l'oreille à la requête de ces gens et de songer sérieusement aux intérêts d'une industrie qui peut occuper tant d'employés. L'occasion est on ne peut plus belle pour établir cette industrie au Canada et, somme toute, elle a la plus belle perspective.

M. BURY: Je remarque que ces chiffres constituent une réduction notable des droits imposés sur le sucre en vertu de l'article 135. Je ne connais pas très bien l'industrie du sucre en Alberta; mais il me semble que le présent article peut faire du tort. Par exemple, selon l'article 135, le tarif de préférence britannique était de 35c. Il y a ici une diminution de près de 15c. Il y a également une diminution de presque 15c. au numéro suivant, et l'on réduit tout ce qui intéresse l'article 135. A mon sens, cela ne peut pas ne pas nuire à l'industrie de l'Alberta.

M. CHAPLIN (Lincoln): Cette industrie a déjà souffert dans Essex et Kent.

M. DAVIS: Le ministre n'a-t-il pas dit que les droits n'avaient pas été abaissés en ce qui concerne cette industrie?

L'hon. M. ROBB: Pas sur le sucre raffiné.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais sur le sucre brut.

M. BURY: Voici qu'on réduit à 21c. un droit de 41c.; un autre est abaissé de 41.50 à 21.89; des réductions de presque 50 p. 100.

M. CAHAN: A propos des droits du tarif de préférence britannique spécifiés dans l'article 135, ces droits seront-ils appliqués, advenant la ratification du traité avec les Antilles, ou bien la mise en vigueur du dit traité va-t-elle entraîner une nouvelle diminution des droits de préférence énumérés dans la présente résolution?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce ne sont pas ici les droits prescrits aux termes du traité.

M. CAHAN: Ces droits énumérés au tarif de préférence britannique qui figure à l'article 135, sont-ils les droits réduits qui seront appliqués en conformité du traité avec les Antilles; ou bien l'entrée en vigueur de ce traité va-t-elle comporter une diminution ultérieure de ces droits?

L'hon. M. ROBB: Non; ce sont les droits en question.

M. CAHAN: Je trouve absurde que nous ayons négocié un traité avec les Antilles leur demandant certaines réductions et préférences en échange de concessions tarifaires que ce Parlement ferait aux Antilles; et qu'avant même la ratification du traité nous établissions une échelle de droits qui prive le Gouvernement du pouvoir de négocier plus tard au sujet de cette question. Nous discutons la résolution n° 2, et l'annexe A, figure à la résolution n° 2. La résolution n° 5 prescrit:

Que toute mesure législative fondée sur les résolutions nos 2 et 3 susdites sera censée être entrée en vigueur le seizième jour d'avril mil neuf cent vingt-six, et s'être appliquée à tous les articles désignés dans les résolutions susdites importés ou désentreposés pour la consommation à ou après cette date, et s'être appliquée

aux articles importés antérieurement et pour lesquels nulle déclaration d'entrée pour la consommation n'aura été faite avant cette date.

Ainsi, la convention de commerce avec les Indes occidentales négociée, mais non ratifiée, et au sujet de laquelle le Gouvernement n'a pas fourni à la Chambre les informations détaillées qu'il avait promis de donner aussitôt que certaines soumissions pour des vapeurs auraient été reçues, le ministre se présente devant la Chambre et nous demande de décréter par statut que depuis le 16e jour d'avril 1926, ces réductions ont réellement été effectuées; ces réductions constituent les concessions que le Gouvernement offre en retour de certaines concessions que nous feront les Indes occidentales. En d'autres termes, avant même la ratification du traité, nous faisons maintenant aux Antilles anglaises, sans avoir rien reçu d'elles sous formes de réductions tarifaires, un cadeau qui enlève au Gouvernement tout pouvoir de négocier.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami qui est un vieux parlementaire expérimenté, et qui a suivi les travaux de la Chambre depuis de nombreuses années, se rappellera qu'en 1921, alors que le parti qu'il appuie signa une convention avec les Antilles, on suivit la même procédure.

M. CAHAN: Avant la ratification de la convention?

L'hon. M. ROBB: Après la ratification du traité qui entra en vigueur le jour même où le ministre présentait son budget. C'est ainsi que l'on procède généralement. L'honorable député dit que nous faisons un cadeau, ou une concession additionnelle aux Antilles. Nous n'en faisons rien. Nous faisons une concession additionnelle, j'admettrai immédiatement la chose, au planteur des Indes occidentales et aux raffineries du Canada. Les raffineries canadiennes retireront une partie du bénéfice.

M. CAHAN: Comment?

L'hon. M. ROBB: Parce qu'il y a une marge additionnelle d'un peu plus de 16c. par 100 livres en leur faveur. Cette marge sera divisée entre eux, je suppose. Laissez-moi appeler l'attention de mon honorable ami de Montréal et de mon honorable ami de l'Ouest sur ce point. Pendant que les délégués des Antilles étaient au Canada, ils insistèrent fortement pour obtenir quelques avantages additionnels en faveur de leurs sucres gris. Ils voulaient introduire leurs sucres gris sur ce marché. Nous avons répondu: non, il nous faut songer aux intérêts du Canada et aux raffineries canadiennes. Nous songions à l'industrie de la betterave qu'on venait de lancer au Canada et aux raffineries du pays qui donnent de l'emploi à nos gens. Nous avons dû insister, mais aujourd'hui je me demande si nous avons agi sagement ou non. Je vois que dans la presse américaine on critique beaucoup la protection accordée aux raffineries de ce pays, et j'ai remarqué les mêmes critiques au Canada. Ces critiques ont presque disparu aujourd'hui parce que le sucre n'est pas très cher; le sucre brut se vend à si bon marché que les raffineries ont été forcées de réduire les prix. Mais si le prix du sucre montait de nouveau, les gens du pays se plaindraient peut-être et nous avons conséquemment raison de notre attitude générale et de traiter ainsi le planteur des Antilles.

M. CAHAN: Je ne puis comprendre qu'une préférence accordée aux Antilles soit d'un bien grand avantage pour les raffineries canadiennes, car ces dernières feront certainement payer au consommateur canadien les droits qu'ils payent sur le sucre brut. Mais voici mon objection: nous avons négocié une convention avec les Antilles; cette convention a été soumise à la considération de cette Chambre et n'est pas encore ratifiée. La convention comporte certaines subventions à des vapeurs et les conditions d'emploi de ces dernières. Le ministère des Finances déclarait, avant le long ajournement, qu'à la reprise de la session il espérait pouvoir soumettre à la Chambre le résultat des soumissions que l'on recevrait alors, de sorte que la Chambre serait en mesure de décider définitivement si elle devait ratifier ou rejeter la convention dans son ensemble. Mais avant que la Chambre ait ratifié cette convention qui accorde certaines préférences sur le sucre aux Antilles le ministre nous soumet des résolutions qui accordent à ces Antilles toutes les préférences que leur donnera la convention si elle est ratifiée. Je demanderai au ministre s'il ne sacrifie pas par là tout ce qu'il avait à offrir aux délégués des Antilles pour en obtenir en retour des concessions en faveur du Canada. Il dit: c'est là la coutume établie dans cette Chambre, la même chose s'est pratiquée lors de la première convention avec ces pays sous le régime des conservateurs. Je ferai remarquer au ministre que lors des réductions dans le tarif général à l'occasion de la première convention commerciale avec les Antilles, la convention avait été ratifiée par le Parlement, et ces modifications du tarif n'avaient d'autre but que la coordination avec la convention ratifiée. Il me semble, avec toute la déférence due au ministre des Finances, qu'il place simplement la charrue devant les bœufs, si on me permet l'expression. Avant que la convention de commerce soit ratifiée, avant d'être en mesure de sou-

mettre à la Chambre les faits importants en faveur de la ratification de la convention, on soumet des résolutions qui accordent toutes ces concessions, lesquelles, en vertu des dispositions de la quatrième résolution, prennent vigueur et effet le 16e jour d'avril 1926.

Afin de sauvegarder l'intérêt général du pays, m'est avis que ces résolutions devraient accorder au Gouvernement le pouvoir d'effectuer les dégrèvements mentionnés dans cet article; mais ces dégrèvements ne devraient être mis en vigueur qu'en vertu d'un décret du conseil adopté quand la convention de commerce avec les Antilles anglaises fonctionnera pleinement. Il me semble que cela serait juste envers la Chambre et le pays et sauvegarderait les intérêts de tous les intéressés.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A mon sens, on ne devrait pas ignorer les remarques de mon honorable collègue.

L'hon. M. ROBB: J'attendais pour voir si d'autres honorables députés avaient des observations à faire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il serait bon de résoudre cette question, semblable à celle dont j'ai parlé à propos de l'article relatif au cacao. Il s'agit d'articles d'une convention qui n'a pas encore été ratifiée. Cette convention soulève des difficultés que reconnaît mon honorable ami. Il a reconnu que l'article relatif aux bananes ne peut être mis en vigueur maintenant. Il veut le garder sous son contrôle. La modification du tarif relatif aux bananes ne sera mise en vigueur que lorsque le Gouvernement le voudra bien. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges demande simplement qu'on agisse de la même façon au sujet du sucre. On le fait dans le cas des bananes, non seulement parce qu'il est possible que la convention ne soit pas ratifiée, mais aussi parce qu'il pourrait être difficile d'assurer le service de paquebots en question. Mais, parce que cette difficulté est plus grande dans le cas des bananes que dans celui du sucre, il ne s'ensuit pas qu'on ne doive pas agir de la même manière dans les deux cas. Si mon honorable ami ajoute au projet de loi qu'on étudiera plus tard une disposition comportant que le changement n'entrera en vigueur que lorsqu'un décret du conseil aura été adopté à cet effet après la ratification de la convention, ce serait la façon la plus commode de résoudre la question. Si mon honorable ami nous en donne l'assurance, la question s'en trouvera résolue à l'instant.

L'hon. M. ROBB: J'agis comme mon honorable ami l'a fait en 1921. J'ai en mains une note envoyée aux percepteurs des douanes et de l'accise dans laquelle il est indiqué que le tarif relatif aux Antilles avait été mis en vigueur avant la ratification de la convention. Au sujet des remarques de l'honorable représentant de Saint-Laurent-Saint Georges, je pense encore que cet article est autant à l'avantage des habitants du Canada que des planteurs des Antilles. Il se peut que le profit qui en résultera soit divisé entre eux, mais je ne pense pas que seuls les planteurs bénéficieront des avantages résultant de ce dégrèvement des droits relatifs au sucre brut. Si la convention de commerce avec les Antilles n'était pas mise en vigueur, rien ne nous empêcherait une autre année de réduire dans la même proportion le droit imposé sur le sucre raffiné. Mon honorable ami conseille-t-il de réduire les droits imposés sur le sucre raffiné aussi bien que sur le sucre brut?

M. CAHAN: Si l'on dégrève le droit imposé sur le sucre brut et non pas sur le sucre raffiné, on augmente la protection accordée aux raffineurs. Seule une enquête pourrait révéler si les raffineurs reçoivent assez ou trop de protection, s'ils font des profits exagérés ou non. A mon sens, pour pouvoir négocier avec les Antilles, il faut avoir un tarif élevé sur le sucre brut. Pour ma part, j'imposerais le même droit sur le sucre raffiné afin d'accorder une protection suffisante aux raffineurs canadiens. En proposant de dégrever le tarif relatif au sucre brut à partir d'une date déterminée, le ministre accorde aux Antilles, sans en rien recevoir en retour, une concession qu'il réservait autrefois pour faciliter les négociations relatives à une convention qu'il demande à la Chambre de ratifier. C'est contraire aux bonnes méthodes politiques ou commerciales. Il devrait modifier sa décision, car, à mon avis du moins, quand le projet de loi sera étudié par la Chambre, nous devrons protester contre le fait que le ministre a mis ces réductions en vigueur avant la ratification du traité. Il pourrait fort bien ajouter au projet de loi une disposition comportant que cet article ne sera en vigueur qu'en vertu d'un décret du conseil, adopté après la ratification de la convention. Si cette convention n'était pas ratifiée, pour ma part je n'accepterais pas ces dégrèvements. Je ne les appuie, si même je le fais, que parce qu'elles constituent des concessions aux Antilles en retour desquelles nous recevrons des avantages égaux. A cette condition, je suis prêt à considérer favorablement les articles de la convention de commerce avec les Antilles. D'un autre côté, le ministre reconnaît, comme l'honorable représentant de Lambton-Est, que le dégrèvement du tarif

relatif au sucre brut enlève à l'industrie canadienne du sucre de betterave une grande partie de la protection dont elle jouissait. Effectivement sans faire d'enquête, même sans en suggérer une, il diminue la protection accordée jusqu'ici à la culture de la betterave, et c'est ma conviction qu'il va nuire grandement à la culture canadienne de la betterave à sucre. D'après ce que nous en savons et l'expérience acquise, il n'y a aucun doute qu'on ne puisse cultiver la betterave dans Québec en quantités suffisantes pour approvisionner pour une très grande part la consommation du sucre dans cette province. Nous n'ignorons pas également que l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Anglaise ont un sol propice à cette culture et à produire du sucre de betterave comme l'Allemagne, la Belgique et le nord de la France, et je ne vois pas pourquoi, autant que faire se peut, nous n'irions pas sauvegarder et favoriser cette industrie en plein développement. Songeons à l'avenir.

Je me résume donc. Mon objection est celle-ci: le ministre, à la faveur d'une législation, abaisse le tarif, les diminutions effectives ne devant venir en vigueur qu'à une certaine date, quand ce ne devrait être qu'à la ratification de la convention. Il devrait mettre comme condition que les réductions ne seront faites par décret ministériel que si la convention est ratifiée par les Antilles. En tout cas, selon moi, il devrait élever le droit sur le sucre brut, accordant tout à la fois un tarif de faveur aux Antilles et gardant la protection qu'il faut pour cette industrie canadienne en plein développement.

L'hon. M. ROBB: Si mon honorable ami eût été un des négociateurs de l'entente avec les Antilles, on lui aurait représenté qu'en élevant les droits il eût reçu les protestations de ceux qui font la culture des fruits en Ontario et qui ont besoin de sucre en quantités considérables pour la mise en conserves; et s'il avait élevé le droit autant qu'il le propose présentement, il aurait mis en faillite cette industrie de l'Ontario.

M. CAHAN: Je conteste cette déclaration; je sais à quoi m'en tenir en cette matière.

L'hon. M. ROBB: C'est là l'opinion d'hommes qui font la culture des fruits et ce sont les représentations qui nous ont été faites.

M. CAHAN: Autant de raisons pour justifier une enquête.

L'hon. M. ROBB: Ils doivent connaître un peu leur affaire. Bien loin de nuire à l'industrie du sucre de betterave, nous lui fournissons l'avantage de s'affermir, car en vertu de cette convention nous arrêtons les tarifs en sa faveur pour douze années. Durant tout ce temps, le développement qu'on propose sera assuré. Quant à modifier le projet de loi, j'y songerai d'ici à demain, quoique j'eusse préféré imiter l'exemple de l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) et en finir. Mon honorable ami trouve à redire parce que nous faisons adopter ces dispositions avant la rectification de la convention avec les Antilles. Me serait-il permis de faire remarquer que nul n'est plus responsable du retard que mon honorable ami lui-même. Il dirige un groupe de députés qui soutiennent le débat depuis le 7 janvier, retardant gravement l'expédition des affaires.

L'hon. M. MANION: Nous ne sommes pas plus fautifs en cela que les honorables députés de la droite.

L'hon. M. ROBB: Et bien, reconnaissons que nous sommes tous coupables...

L'hon. M. MANION: Oui, faites-en l'aveu.

L'hon. M. ROBB:...il n'en est pas moins vrai qu'il y a eu retard. Les Antilles ont exécuté ce qu'elles s'étaient engagées faire, faisant voter de leur côté la loi nécessaire. J'ignore si mon honorable ami était à son siège quand j'ai fait part à la députation qu'on nous avait fait savoir que des gens étaient disposés à établir un service maritime entre le Canada et les Antilles. Nous tenons donc à bénéficier le plus tôt possible de ce commerce.

M. CAHAN: Je tiens à repousser une assertion. Le ministre, en homme honorable qu'il est, reconnaîtra qu'en aucun temps il ne fut en état de communiquer à la Chambre les données nécessaires pour lui permettre de se former une opinion, favorable ou défavorable, à l'égard de la convention avec les Antilles. Il y a déjà longtemps le ministre a avoué avoir tardé de demander des soumissions, tellement qu'il n'a pas encore reçu de rapport pour lui permettre de nous renseigner en détail sur le coût du service projeté. Il ne doit donc s'en prendre qu'à lui si rien n'a été fait. Que ce soit lui ou un autre qui ait agi ainsi, je ne saurais dire; seulement, un député a cherché à excuser le Gouvernement sous prétextes qu'il avait été tellement pris par les élections en septembre et octobre qu'il n'avait pas eu le loisir de demander des soumissions et de mettre le pays au courant de ce qui se passait. Je ne veux donc pas être tenu responsable du retard. Quant à moi je ne désire pas hâter la chose. Je ne possède pas suffisamment de renseignements sur les pratiques antérieures, mais je prétends sans détours qu'il est des mauvaises pratiques à éviter par les gouvernements à

[M. Cahan.]

venir, et celle-ci en est une. Nous ne devons pas réduire notre tarif général de façon à le faire correspondre aux traités de préférence avant leur mise en vigueur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ai été forcé d'exprimer l'autre jour mon étonnement à mon honorable ami de le voir si empressé à suivre la forme et à omettre la substance. Il est fidèle à la lettre, mais oublie toujours le principe. S'il voulait suivre le principe des gouvernements antérieurs, nous n'aurions aucun reproche à lui faire, il serait dans la bonne voie. Néanmoins, mon honorable ami déclare qu'il étudiera la chose pour voir ce qu'il peut faire. Je n'en dirai donc pas davantage à présent. Mais je voudrais que mon honorable ami m'indiquât la raison des modifications apportées à l'annexe, sans compter les modifications nécessitées par le traité avec les Antilles.

L'hon. M. ROBB: Des gens habitués à calculer ces épreuves de polarisation m'ont signalé des inexactitudes, et nous faisons ces rectifications pour nous conformer exactement à la façon de procéder du bureau anglais des douanes et de l'accise.

'hon sir HENRY DRAYTON: Ces dispositions sont-elles maintenant conformes à celles du bureau anglais?

L'hon. M. ROBB: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'observe que ces nouvelles dispositions ne semblent pas du tout ordonnées d'après un pourcentage exact, en sus de ce que nous avons fait précédemment.

L'hon. M. ROBB: Les experts ont étudié la chose à cette époque.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si vous prenez la polarisation à 90 degrés, un degré utilisable, à mon avis, vous constatez, outre le changement imposé pour le traité subordonnément au tarif de préférence britannique, des modifications dans les tarifs intermédiaire et général. Par exemple, le tarif général était $1.07457 et il est maintenant haussé à $1.11000, et malgré cette augmentation, je constate que dans le cas de degrés de polarisation plus élevés, 98 degrés, par exemple, il est réduit. Dois-je comprendre qu'il s'agit simplement d'une rectification d'erreurs antérieures?

L'hon. M. ROBB: Oui. Que mon honorable ami consulte le procès-verbal de la réunion, et il découvrira que les experts des Antilles et les représentants canadiens ont eu une longue discussion et nous leur avons proposé de conférer en comité et de s'entendre à ce sujet. C'est exactement conforme à la façon d'agir du bureau anglais des douanes et de l'accise qui assure l'exactitude de ses registres. Le Royaume-Uni accorde aussi une préférence.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nos importations sous le régime du tarif de préférence sont petites en comparaison de celles qui s'effectuent sous le régime des autres tarifs, d'après mes souvenirs. Nous obtenons une bonne partie de notre matière première de Cuba, je pense, ce qui n'est pas sous le régime du tarif de préférence britannique. Mais pourquoi modifier cette fois les tarifs intermédiaire en général?

L'hon. M. ROBB: Pour assurer l'uniformité, pour qu'ils se correspondent, j'imagine.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais il n'y a pas d'uniformité, les modifications ne sont pas uniformes du tout. Relativement au tarif de préférence britannique, la diminution est d'environ 15 cents, tandis que, dans le tarif intermédiaire, elle n'est pas de 10 cents.

L'hon. M. ROBB: L'erreur a peut-être été plus grande auparavant; c'est la seule explication qui me vienne à l'esprit.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais c'est une explication qui n'explique rien. Vous constaterez le même état de choses là où vous avez opéré des rectifications.

L'hon. M. ROBB: Elles commencent à 96 degrés en descendant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce n'est pas la question. Il y a une réduction du tarif britannique tout à fait disproportionnée à celles qui marquent les tarifs intermédiaire et général. Je ne critique pas cette réduction, mais si l'unique raison de la modification des tarifs intermédiaire et général est le changement du tarif de préférnece, pourquoi ne pas conserver la proportion?

L'hon. M. ROBB: Je crois comprendre que c'est uniquement pour nous conformer à l'usage anglais. Je dois dire que je n'ai pu suivre ces experts quand ils ont fait leurs calculs.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami verra que lorsque nous avions un degré plus élevé de protection, les intérêts de nos producteurs de betteraves étaient mieux sauvegardés. Je suis enchanté de faire une constatation, c'est que mon honorable ami semble aujourd'hui converti aux idées de ses prédécesseurs quant à la nécessité de la stabilité. Il a déclaré aujourd'hui que c'est une chose importante pour les producteurs de betteraves canadiens, parce qu'ils savent que le tarif sera stable d'ici à douze ans. Je prends donc pour acquis qu'il est devenu un adepte de la nécessité d'un tarif stable, nécessité proclamée par M. Fielding voici quelques années.

M. CAHAN: Et où se trouve la stabilité?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans le fait du contrat passé avec les Antilles, qui doit durer douze ans.

M. CAHAN: Qui n'empêche pas le Gouvernement de diminuer de nouveau les droits en faveur des Antilles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non. Mais le ministre nous dit que nous aurons maintenant la stabilité, avec un contrat pour douze ans. Le grand point est la conversion à la stabilité, bien que nous n'ayons pas de garantie de sa durée. Quoi qu'il en soit, j'aimerais à savoir ce que le ministre connaît de la manière d'écouler la betterave. Je comprends que le prix dépend du prix du sucre de canne et du degré de sucre de la betterave. Ce sont là les deux facteurs principaux. Je voudrais savoir si c'est bien cela et si mon honorable ami en a tenu compte en déterminant ce droit. Si je fais erreur, il me rectifiera sans doute. Ce que je veux connaître, c'est la base déterminante du prix de la betterave.

L'hon. M. ROBB: La teneur en saccharine, je pense.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et quoi encore?

L'hon. M. ROBB: Je puis avoir ce renseignement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je vais le dire à mon honorable ami, car c'est important à savoir: non pas seulement la teneur, en saccharine, mais aussi le prix général courant des sucres de canne bruts!

L'hon. M. ROBB: Je crois que c'est cela.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami en convient. Quel serait, d'après les fonctionnaires chargés de faire ces calculs pour lui, l'effet d'une baisse de 5c. par 100 livres dans le prix du sucre de canne brut occasionnée par une diminution de droit de 5c., sur une tonne de betteraves? Mon honorable ami le sait peut-être maintenant?

L'hon. M. ROBB: Je ne saurais le dire. Mais mon honorable ami sait comme moi que le prix du sucre brut a baissé considérablement dans le monde entier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui.

L'hon. M. ROBB: Je reconnais sans hésiter que les producteurs n'ont plus le même intérêt à cultiver la betterave que lorsque les prix étaient bien plus élevés.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il faut absolument savoir à quoi s'en tenir, monsieur le Président, pour comprendre ce que nous faisons à l'égard des producteurs de betteraves. Les conseillers de mon honorable ami doivent pouvoir lui dire si je fais erreur ou non, en portant à 50c. par tonne la baisse automatique dans le prix résultant d'une diminution de droit de 5c. par 100 livres sur les sucres de canne bruts. Je ne crois pas me tromper.

L'hon. M. ROBB: L'on me dit que pour les producteurs la situation reste pour ainsi dire la même qu'avant, avec le tarif général.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami est-il vraiment sérieux? Ce gouvernement prétend-il que le droit de douane est indifférent dans l'importation des matières premières et que le prix des sucres bruts ne baisse pas en Canada, à la suite d'une diminution du droit? Est-ce bien la prétention de mon honorable ami? C'est ce qui découle de sa première remarque.

L'hon. M. ROBB: Si l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-George a raison, il n'y a pas de différence.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce n'est pas ma question. Tout à l'heure, monsieur le Président,—si j'ai bien compris,—et il me reprendra si je fais erreur, car je ne voudrais pas trahir sa pensée,—le ministre a dit que pour nos producteurs de betteraves la situation restait la même qu'avant, d'après le tarif général.

L'hon. M. ROBB: Pratiquement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais le tarif général est diminué. Ce gouvernmeent prétend-il que la diminution du tarif ne représente aucune économie? C'est le sens de sa première remarque. C'est le cas souvent, je le sais; mais est-ce bien ainsi que le Gouvernement l'entend? L'on nous a dit que le consommateur bénéficiait largement d'une diminution de droit, et maintenant, mon honorable ami prétend que cela ne fait aucune différence.

L'hon. M. ROBB: Non. j'ai dit que c'était l'opinion du député de Saint-Laurent-Saint-George.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne crois pas. Je croyais que l'honorable ministre disait que la situation du producteur de betteraves restait la même.

L'hon. M. ROBB: Pratiquement la même avec le tarif général.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Bien que le tarif général ait été réduit, je veux être juste envers mon honorable ami à ce sujet.

Il avouera certainement—il l'a déjà reconnu—que comme le prix est fixé en tenant compte du coût de ces matières premières, si, par exemple, nous obtenons assez de sucre en vertu de la préférence britannique pour suffire à nos besoins de matières premières, alors le producteur de betteraves à sucre serait à peu près ruiné; il y aurait là une réduction proportionnellement d'environ 50 p. 100. Mais je suis bien prêt à admettre, monsieur le président, que cela n'est pas, et que nous avons plusieurs sortes de sucre qui ne sont pas comprises dans cet article. Mais que dit mon honorable ami au sujet de la protection dont devrait jouir le producteur de betteraves à sucre? Que devient-il ici? Que pense mon honorable ami de sa réduction? Il me semble qu'il serait diminué de 5 p. 100 de plus. C'est ce qui a été fait en 1923 dans le budget Fielding.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Monsieur le président, si le ministre ne répond pas à l'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton) je dirai que je m'oppose énergiquement à cet article à tous les points de vue. J'ai déjà fourni beaucoup de chiffres à l'appui de mon argument, et je ne veux pas prolonger le débat. Le représentant de Calgary-Est a déjà dit au comité quelles sérieuses conséquences cette réduction aurait pour les producteurs de betteraves à sucre dans son comté. Dans la partie de l'Ontario que j'habite, il y a des dix mille acres de betteraves à sucre en exploitation et des centaines de mille acres de plus pourraient être mises en culture avantageusement. On comprendra facilement alors qu'au lieu de décourager la culture des betteraves à sucre par l'abaissement du droit sur le sucre brut, on devrait aider aux producteurs. Aujourd'hui les betteraves brutes de dizaines de mille acres de l'ouest de l'Ontario sont exportées aux raffineries de sucre des Etats-Unis, un impôt d'accise de 83c. la tonne étant payé sur l'exportation de ces betteraves. Les betteraves sont converties en sucre raffiné et le produit est envoyé au Canada parce que nous ne manufacturons que 10 p .100 de notre consommation. Nous importons les autres 90 p. 100, alors que nous devrions encourager l'industrie domestique.

Que le ministre me permette d'appeler son attention sur quelques-uns des faits insérés au hansard l'autre jour par l'honorable député de Kent (M. Chaplin). Il a dit que lorsque le ministre a réduit le droit de ½c. la livre, les raffineries de Chatham et de Wallaceburg ont diminué de 50c. la tonne pour les cultivateurs le prix des betteraves à sucre. Maintenant, si je comprends bien—et mon renseignement vient d'une source des plus autorisées—cette nouvelle réduction de droit se montera à au moins 1c. la livre. Si c'est exact, alors nos cultivateurs peuvent s'attendre durant les prochaines douze années à perdre un autre dollar par tonne de betteraves à sucre, afin que les Antilles et l'Australie bénéficient de cette préférence. J'exhorte le ministre à étudier cette question sérieusement. Je lui ai déjà parlé d'une raffinerie de sucre qui était en exploitation dans ma propre ville lorsqu'il a fait cette déduction de ½c. la livre sur le sucre raffiné, raffinerie pour laquelle quatre mille cultivateurs avaient dépensé 200,000 dollars. Ils sont impatients de continuer leur exploitation. L'honorable député de Kent a dit au ministre qu'en 1923 il y avait dans sa circonscription 40,000 acres de betteraves à sucre en culture, et qu'après le dégrèvement du droit sur le sucre raffiné, ces 40,000 acres étaient descendus à 30,000 l'année suivante, et que, l'année prochaine, il n'espère pas en avoir plus de 20,000. Si le ministre venait dans ma circonscription, voisine de celle de l'honorable député il constaterait le même état de choses. Depuis la diminution de ce droit et la disparition de la prime de 50c. par tonne sur les betteraves à sucre, les cultivateurs se sont tellement découragés qu'ils ont abandonné cette culture de plus en plus chaque année. Cette nouvelle réduction va contribuer à les ruiner.

Je n'ai qu'un mot à ajouter. Que le ministre se rappelle bien que les cultivateurs recevaient de l'extérieur, il y a quelques années, 8 et 10 dollars la tonne pour leurs betteraves à sucre, mais qu'aujourd'hui ils n'en ont que 5 dollars ou 5 dollars et demi. Ceux qui cultivent ces betteraves ont le travail le plus pénible à exécuter, et sont obligés de les transporter au marché, lorsque les routes sont dans le pire état. Je montre de nouveau au ministre le besoin d'aider aux producteurs de la betterave à sucre du Canada, d'une manière ou de l'autre, ou de rétablir le tarif qui existait il y a quelques années.

M. HEAPS: Le ministre sait-il aucunement dans quelles conditions le sucre est produit aux Antilles? Le travail est-il libre ou a-t-on recours à l'embauchage?

L'hon. M. ROBB: Si je comprends bien, il n'y a aux Antilles aucun embauchage. En Australie, où l'on se targue de la prédominance de la race blanche, le prix élevé de la main-d'œuvre constitue l'une des grandes difficultés auxquelles on se heurte. Je crois que l'embauchage de la main-d'œuvre se pratique quelque peu aux îles Fidji et peut-être aussi

à la Guyane Anglaise. Cependant, il n'est pas à ma connaissance que le système soit en vigueur dans d'autres pays.

M. BLACK (Halifax): Je ferai observer qu'en règle générale la culture de la canne à sucre se fait dans les îles des Antilles, par une main-d'œuvre qui gagne environ 40c. par jour.

M. CAHAN: Le ministre aura-t-il la franchise d'admettre que la procédure assez singulière accompagnant le dépôt de cette résolution jointe au fait que la mise en vigueur de la mesure devra dater du mois d'avril, soit l'indice que nos honorables amis se rendent compte qu'il est peu probable que la convention de commerce avec les Antilles soit jamais ratifiée. En conséquence, ils offrent ces concessions aux Antilles comme fiche de consolation, étant donné qu'elles n'obtiennent pas les pleins bénéfices que leur assurait la convention elle-même?

L'hon. M. ROBB: Je ne suis pas sûr d'avoir bien saisi la question de mon honorable ami. Est-ce qu'il insinue que l'entente conclue avec les Antilles ne sera jamais mise en vigueur? Est-ce là l'idée?

M. CAHAN: Je laisse entendre qu'il est fort possible que le Gouvernement ne puisse ratifier et exécuter les conditions de la convention de commerce conclue avec les Antilles, étant donnés les prix élevés exigés par les soumissionnaires. Il m'est venu à l'idée que le Gouvernement a peut-être déposé cette résolution comme fiche de consolation pour les Antilles, advenant le cas où elles ne pourraient bénéficier de tous les avantages que leur assure le traité.

L'hon. M. ROBB: La conjecture de mon honorable ami est absolument erronée.

M. BURY: Je désire appeler l'attention du ministre sur le fait que les réductions proposées dans l'annexe en délibération, lesquelles ne concernent pas seulement le tarif de préférence britannique, mais aussi le tarif général, sont d'une nature radicale. Pour ne citer qu'un exemple, prenons la première qualité de sucre énumérée dans le n° 135 du tarif de préférence britannique, les droits ont été réduits de 70c. en 1922, à 75c. en 1924. Or, on les abaisse maintenant à 20.627c. Sous le régime du tarif intermédiaire, en 1922, ces droits étaient de $1.16080. Dans le dernier tarif que nous nous proposons maintenant de remanier, ils furent abaissés à $1.08, et voilà qu'on nous demande de les réduire à 70c.851. En réalité, ces divers changements ne représentent pas seulement une réduction, mais une succession de réductions qui devront porter un rude coup à l'industrie de la betterave à sucre de l'Alberta et d'ailleurs aussi au Canada. Je tiens à savoir pour quelle raison il est nécessaire d'abaisser les droits imposés sous le régime du tarif intermédiaire aussi bien que général? Si j'ai bien compris, la nécessité s'impose d'abaisser les droits sous le régime du tarif de préférence britannique, mais pourquoi ces autres concessions en ce qui regarde les tarifs intermédiaire et général?

L'hon. M. ROBB: En l'absence de mon honorable ami, j'ai expliqué que nous visions à établir l'uniformité et à suivre la pratique mise en honneur par la commission des Douanes et de l'Accise du Royaume-Uni. Mon honorable ami a mentionné certains droits qui ont été abaissés jusqu'à 81c. et 71c.; cependant, nous n'importons pas de sucre pour ainsi dire au Canada, accusant moins que 90.40 au polariscope.

M. BURY: Les producteurs de betteraves à sucre du Canada vont-ils perdre les bénéfices du tarif protecteur, tout simplement afin de permettre au ministre de faire concorder son annexe avec quelque annexe du tarif britannique?

L'hon. M. ROBB: Pas du tout.

M. BURY: Je ne saisis pas les explications du ministre en ce qui regarde l'abaissement des tarifs intermédiaire et général. La seule explication qu'il donne, c'est qu'il désire faire concorder l'annexe en question avec l'annexe du tarif anglais. Or, je lui demande: Allons-nous acculer à la ruine les producteurs de betteraves du pays tout simplement parce que nous croyons retirer quelque bénéfice en faisant concorder l'annexe du tarif canadien avec celle du tarif de la Grande-Bretagne?

L'hon. M. ROBB: L'honorable député qui vient de l'Alberta, éprouvera peut-être plus de satisfaction si je lui communique une lettre que j'ai reçue de la Canadian Sugar Factories, Limited, de Raymond (Alta.). Cette lettre appelle mon attention sur les difficultés que l'industrie en question doit surmonter. Ces industriels ne se plaignent pas trop du tarif; ils m'apprennent toutefois qu'ils ont subi des dommages considérables l'année dernière du fait des gelées hâtives, de la diminution de volume des betteraves et autres conditions de même nature. Ils m'informent toutefois que les cultivateurs de l'Alberta ont décidé d'ensemencer la même superficie pour ainsi dire, si non un peu plus, que l'année dernière. J'imagine que ces industriels ont une demande quelconque à faire, soit au gouvernement fédéral soit au gouvernement provincial, car ils appellent mon attention sur le

fait que le gouvernement du Royaume-Uni subventionne les producteurs de betterave sucrière des Iles-Britanniques.

M. BURY: Bref, si j'ai bien compris les observations du ministre, ces gens-là demanderont une subvention?

L'hon. M. ROBB: Je ne dis pas qu'ils le feront, mais ils appellent mon attention sur certains faits.

M. BURY: C'est là l'idée, semble-t-il, et ils exigeront une subvention sous une forme ou sous une autre.

L'hon. M. ROBB: Non; je n'ai pas dit cela.

M. BURY: Quelle est la date de cette lettre?

L'hon. M. ROBB: Le 7 mai 1926.

M. BURY: Le ministre peut-il nous dire si les modifications apportées à cette annexe du tarif l'ont été avant que les raffineurs eussent écrit cette lettre?

L'hon. M. ROBB: Le budget a été déposé le 15 avril. Je ne dis pas qu'ils sont satisfaits.

L'hon. M. MANION: Le ministre dit qu'ils ne se sont pas beaucoup plaints du tarif. Qu'ont-ils dit?

L'hon. M. ROBB: Ils ont fait allusion à la situation et déclaré qu'ils comptaient qu'il n'y aurait pas d'autres réductions.

Un MEMBRE: Ont-ils dit au ministre combien ils ont perdu, l'an dernier?

L'hon. M. ROBB: Non.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le ministre peut-il nous dire quel est le salaire quotidien d'un ouvrier de ferme des Antilles?

L'hon. M. ROBB: C'est une chose que j'ignore.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il me semble que le ministre a dit: environ 40c.

L'hon. M. ROBB: Je ne l'ai pas dit.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Combien les raffineries de sucre de Wallaceburg et de Chatham paieront-elles de plus, pour les sucres bruts venant des Antilles, que les raffineries de l'Est?

L'hon. M. ROBB: Je ne suis pas certain que mon honorable ami se soit trouvé à la Chambre quand nous avons étudié l'entente avec les Antilles. J'ai fait une déclaration à ce sujet. On m'a fait observer que la situation de la raffinerie de Wallaceburg ne serait pas aussi bonne que celles des raffineries plus rapprochées de la mer. Il se trouvait que les représentants des deux réseaux de chemins de fer étaient à Ottawa dans le moment et je leur ai suggéré que, puisqu'il était certain qu'ils bénéficieraient du transport additionnel des sucres des Antilles, en entrant et en sortant, ils pouvaient bien absorber la différence et mettre la raffinerie de Wallaceburg dans la même position que si le sucre brut venait de New-York, parce que c'est à cet endroit qu'elle le prenait. La plainte n'a pas été provoquée par le changement dans le tarif, mais parce qu'il fallait amener le sucre par un port canadien. Auparavant le sucre venait de New-York et on a cru raisonnable de leur faire payer ce tarif.

(L'article est adopté.)

156b. Amers d'angusture, le produit naturel ou fabriqué des colonies mentionnées à l'article 8A du Tarif des Douane, 1907, lorsqu'ils en sont importés directement, par navire, dans un port canadien, le gallon: tarif de préférence britannique, $5; tarif intermédiaire, —; tarif général, —.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pourquoi ces deux espaces laissés en blanc?

L'hon. M. ROBB: Pour bien faire comprendre que la préférence britannique est seule affectée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: N'a-t-on pas coutume d'indiquer aussi les autres droits afin d'éviter tout malentendu?

L'hon. M. ROBB: Non.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Quel est le but de cette réduction de $10 à $5?

L'hon. M. ROBB: C'est une concession accordée à une île, la Trinité, je pense.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Quelle quantité d'amers d'angusture avons-nous consommé, l'an dernier?

L'hon. M. ROBB: Je n'en ai aucune idée, je n'en fais pas usage.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): J'imaginais que mon honorable ami en aurait quelque idée avant de réduire le droit à $5.

L'hon. M. ROBB: Il n'existait pas de classification séparée.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Pourquoi choisir cet article parmi tant d'autres et lui accorder une préférence de $5 sur ce que le tarif était auparavant? Le ministre a dû certainement s'enquérir de l'effet de la réduction? Ou bien, est-ce à l'égalité du reste du tarif, sans principes généraux, mais simplement comme question de commodité?

L'hon. M. ROBB: Pendant la conférence on nous a fait comprendre que les amers d'angusture servaient à la préparation de cer-

tains remèdes. Aux Etats-Unis, où la prohibition est censée régner—bien que l'enquête des douanes nous ait appris le contraire—le droit n'est que de 2½. On nous demandait de mettre le droit à 2½, mais nous avons dit qu'il s'agissait d'une question de revenus et nous l'avons fixé à $5.

M. CAHAN: A moins que des changements n'aient eu lieu récemment, les amers d'angusture étaient fabriqués par une famille employant environ douze personnes. Pourquoi accorder des considérations spéciales à un monopole de famille comme celui-là?

L'hon. M. ROBB: Aux Etats-Unis les droits sont de $2.50; ici nous retirons $5.

(L'article est adopté.)

N° 216a du tarif.—Acide crésylique lorsque importé pour l'usage des manufacturiers seulement, dans la fabrication des produits usités pour la désinfection, l'immersion et la pulvérisation; tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. BARBER: Qu'est-ce que c'est que cela?

L'hon. M. ROBB: C'est un nouvel article. On n'a pas classé séparément les importations, mais on importe peu de ce produit. Il sera employé dans la fabrication des préparations non alcooliques servant de désinfectants, qui sont frappées d'un droit à l'article 209.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Est-ce un produit du pays?

L'hon. M. ROBB: Non.

(L'article est adopté.)

N° 295a du tarif—Silicate de zirconium: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

L'hon. M. ROBB: C'est un nouveau silicate. Il est aujourd'hui frappé d'un droit de 15, 17 et 17½; dans le traité français, 15¾. Nous proposons de supprimer les droits dans les trois tarifs. Il n'y a pas de classification. On l'emploie surtout dans la fabrication de la terre et la brique réfractaires. La terre réfractaire est affranchie de tout droit et la brique réfractaire est assujettie à un droit peu élevé.

(L'article est adopté.)

N° 384c du tarif.—Feuilles laminées de fer ou d'acier recouvertes d'étain, d'une catégorie ou d'une sorte qu'on ne produit pas au Canada: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, 5 p. 100; tarif général, 5 p. 100.

M. CAHAN: Nous devrions avoir des explications à ce sujet. Depuis quelque temps il y a des pourparlers à Montréal entre fabricants de feuilles de fer et d'acier. Les compagnies américaines ont aussi entamé des négociations et je crois comprendre que les sociétés anglaises et américaines se sont entendues avec les fabricants canadiens pour manufacturer à Montréal des feuilles laminées et des feuilles de fer et d'étain. La fabrique emploierait un millier d'ouvriers dès la première année. Je remarque que l'article dit: feuilles laminées de fer ou d'acier recouvertes d'étain, d'une catégorie ou d'une sorte qu'on ne produit pas au Canada. Cela veut-il dire qu'aussitôt que des fabriques s'établiront au Canada et commenceront à fabriquer, cette réduction de 5 p. 100 dans le tarif général et le tarif intermédiaire de même que la suppression des droits dans le tarif de préférence britannique ne s'appliqueront plus et que l'ancien tarif de 12...

L'hon. M. ROBB: 12½.

M. CAHAN: ...que l'ancien tarif redeviendra ipso facto en vigueur?

L'hon. M. ROBB: Je crois que l'interprétation de l'honorable député est exacte. On nous avait fait valoir, il y a déjà pas mal de temps, qu'une industrie de ce genre allait s'établir au Canada. On ne l'a pas établie et entre-temps les conserveries de poissons, fruits et autres produits, ont souffert. C'est pour elles qu'on fait ce changement. On estime que la moitié de l'étain en feuilles est exportée, ce qui signifie un remboursement de 99 p. 100. Nous faisons maintenant en sorte d'avantager nos industries, et, comme l'a fait remarquer mon honorable collègue, lorsque l'article se fabriquera au Canada, c'est l'ancien tarif qu'on appliquera.

M. CAHAN: Je tiens beaucoup à ce que cela se passe ainsi, non pas que je sois personnellement intéressé, mais mes électeurs le sont. L'honorable ministre voudrait-il consulter le solliciteur-général ou les juristes de son département pour voir s'il ne serait pas possible de rédiger l'article dans ce sens:

Feuilles laminées de fer ou d'acier recouvertes d'étain, d'une catégorie ou d'une sorte non fabriquée au Canada et tant qu'il ne s'en fabriquera pas au Canada.

Ou quelque chose dans ce genre-là, afin que le texte soit plus clair qu'à présent. Ceux qui s'intéressent à la chose, trouvent, après avoir consulté leurs avocats, que l'article, tel qu'il est rédigé actuellement, est susceptible de ne pas avoir le sens que j'ai indiqué et que le ministre confirme.

L'hon. M. ROBB: Je représente ici le public en général; or c'est la formule qui a été employée dans d'autres articles du tarif. Je puis assurer à mon honorable collègue que les fonctionnaires des douanes seront justes envers cette industrie, comme ils l'ont été envers toutes les autres; mais nous ne vou-

lons pas faire en sorte que quelque avocat retors puisse venir dire au département des douanes afin de profiter de la loi: Je fabrique maintenant au Canada, alors qu'il n'a peut-être qu'un petit atelier de dix pieds de large par douze pieds de long et ne fabrique pas assez pour suffire aux besoins du commerce. La chose doit être laissée aux agents du Gouvernement qui pourront s'assurer si les fabricants sont en état de fournir aux clients la quantité de marchandises dont ils ont besoin. Les jurisconsultes du ministère de la Justice, ainsi que les conseillers juridiques du ministère des Douanes et de l'Accise m'informent que c'est ainsi que doit être rédigé un article de ce genre.

M. CAHAN: Je ne demande que ce qui est juste, et ma proposition ne vise qu'a rendre justice, c'est-à-dire que la fabrique soit en état de fournir l'article en quantité raisonnable au commerce ou à une partie importante du commerce. Mais, pour être juste à l'endroit de ceux qui se livrent à cette fabrication, je suis d'avis que le ministre devrait voir à ce que dans la loi, cet article soit aussi clair et précis que possible afin d'éviter tout malentendu. Il n'appartient pas aux conseilleurs juridiques du département des Douanes ou de l'Accise de faire des lois, d'y ajouter ou d'en retrancher, suivant leur compréhension. Il s'agit d'une question tellement importante que le ministre pourrait au moins voir si l'on ne pourrait pas préciser en insérant, s'il y a lieu, la disposition suivante:

Du moment qu'on n'en fabrique pas au Canada en quantité suffisante pour suffire à la demande au pays.

Ou quelque chose dans ce sens.

L'hon. M. ROBB: Je crois savoir que l'usage, au département, veut qu'il doit en être fabriqué en quantité marchande. Les fonctionnaires des douanes ont à se référer tous les jours à ces articles et mon honorable ami peut compter qu'ils en donneront une interprétation équitable.

(L'article est adopté.)

L'hon. M. ROBB: Je propose de laisser de côté, pour le moment, les articles concernant les automobiles et de terminer l'examen des autres. J'ai lieu de croire que certains honorables députés voudront discuter plus à fond les droits sur les automobiles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a peut-être du nouveau à nous communiquer avant cela.

L'hon. M. ROBB: Finissons-en avec les autres numéros.

Tarif douanier.—448. Pulvérisateurs, machines à classer les fruits ou les légumes, incubateurs pour la couvée des œufs, éleveuses à poussins, serpettes, séca-teurs, machines à charger le foin, extracteurs de pommes de terre, machines à hacher le fourrage, concasseurs de grains, vanneuses, faneuses, rouleaux pour la ferme ou les champs, instruments pour creuser des trous à poteaux, manches de faux, trayeuses, accessoires de trayeuses; machines centrifuges pour servir à l'essai des matières grasses du lait ou de la crème; pasteurisateurs servant à l'exploitation du lait; matériel électrogène servant à la culture seulement, soit: moteur, générateur, accumulateur et tableau d'interrupteurs; tronçonneuses, et autres instruments agricoles, n.d. et les parties complètes d'articles spécifiés dans cet item: tarif de préférence britannique, 5 p. 100; tarif intermédiaire, 10 p. 100; tarif général, 10 p. 100.

La partie concernant les

pasteurisateurs servant à l'exploitation du lait; matériel électrogène servant à la culture seulement, soit: moteur, générateur, accumulateur et tableau d'interrupteurs

est nouvelle.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A quoi vise-t-elle?

L'hon. M. ROBB: Elle sert à faire rentrer ces articles dans cette catégorie.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel en sera le résultat pour le trésor public?

L'hon. M. ROBB: Une perte de $87,500 en chiffres ronds.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Quels sont les droits actuels sur l'outillage servant à la production de l'énergie électrique à l'usage des cultivateurs?

L'hon. M. ROBB: Dix, vingt-cinq et vingt-sept et demi p. 100. Les droits sont maintenant diminués à cinq, et dix p. 100. Les objets entrant dans la fabrication de cet outillage peuvent être importés à six p. 100, d'après le tarif général, et sous les numéros 445a et 445b, de sorte que nous ne faisons pas la situation plus difficile aux fabricants. C'est une concession en faveur de la classe agricole.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Combien d'établissements fabriquent ces appareils d'éclairage et quelle est la valeur du rendement de ces fabriques au cours de l'année dernière.

L'hon. M. ROBB: Je suis peiné de ne pas avoir ce renseignement sous les yeux, mais j'essaierai de me le procurer pour mon honorable ami.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Dans l'intervalle, nous aurons adopté cet article du tarif et le mal aura été fait. Je tiens pour certain qu'un bon nombre de ces industriels se sont établis au Canada avec l'impression d'être pour ainsi dire en parfaite sécurité moyennant un droit de 25 à 27 p. 100. Aujourd'hui, le ministre propose de diminuer le tarif à 10 p. 100. Certains de ces établissements n'ont été fondés que depuis peu; et

sont des plus florissants. Le Gouvernement devrait avoir certains égards pour eux; certes, le ministre n'entend pas laisser se répandre l'impression qu'il a effectué cette réduction sans étude préalable de la question.

L'hon. M. ROBB: Je dois dire que j'ai étudié la chose à fond. J'ai constaté, et je l'ai entendu dire fréquemment en cette Chambre, que les jeunes gens désertent nos campagnes pour les lumières éclatantes des villes. Je me propose, dans la mesure de mes moyens, de faire en sorte que le cultivateur éloigné des usines électriques des villes puisse se procurer ces lumières à bon marché.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami nous expose là un bien bel exemple de vulgarisation, mais je ne me suis pas encore mis dans la tête que c'est là-dessus que reposent les tarifs.

Le but qu'il vise est louable et j'aimerais à y tendre à sa suite. Je le prierai de choisir n'importe quel article à son gré, afin de nous dire quelle sera la différence du prix dont bénéficiera le contribuable canadien. C'est là une question qu'il y aura lieu de considérer quand nous aurons brillamment illuminé les fermes. Qu'est-ce que cela veut dire?

L'hon. M. ROBB: Cela veut dire je le répète, que le Gouvernement perdra une somme d'environ $87,500 à cause de la diminution du revenu en douanes. Cette somme ne représente pas uniquement les droits que nous perdrons sur le produit ouvré; une partie sera perdue sur les matières premières qui pourront être importées. Par contre, certaines matières premières seront produites au pays au lieu d'être importées. En sus de cette somme, nous perdrons un autre montant de $55,000 en taxes sur les ventes, de sorte que ces concessions représentent une perte nette de $142,500 pour faciliter aux gens, qui vivent éloignés des villes et des chutes d'eau la tâche de s'éclairer à l'électricité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami ne m'a pas encore dit à combien il estime la dimunition des prix qui s'ensuivra. Quel est le rendement de ces industries canadiennes? Quelles sont les perturbations auxquelles donneront lieu ces changements? Quelle était au juste la protection réelle dont jouissaient ces industriels?

L'hon. M. ROBB: Les droits étaient de 15. 25 et 27½ pour 100. Sous le régime du traité franco-canadien, les droits sont de 22½ pour 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cette réponse ne signifie rien sans le détails. Le ministre se rend compte que l'article en discussion, en sus de l'élément protectionniste, est de nature à influer sur les revenus du pays. Je désire savoir quelle était la somme réelle de protection dont cette industrie jouissait? Est-ce que toutes les réductions du tarif, qui ont été effectuées cette année, l'ont été sans qu'on se rendre compte au juste de la somme de protection réelle dont jouissaient les industries visées?

M. MacMILLAN: S'il est une classe de notre population qui devrait bénéficier de l'éclairage électrique et du matériel électrogène, ce sont bien les cultivateurs, surtout ceux des régions où l'énergie hydroélectrique fait défaut. Ce matériel a coûté jusqu'ici de $350 à $375 en sus des frais d'installation et les parties pour réparation au besoin, coûtent 50 pour 100 plus cher au Canada qu'aux Etats-Unis. Pour le cultivateur qui désire installer un système d'éclairage à l'électricité, cela ferait donc une différence sensible si les prix du matériel et des parties étaient abaissées à un niveau raisonnable. Voilà un article d'utilité indispensable et qui est de nature à rendre beaucoup plus confortable la vie à la campagne. Grâce à l'installation d'un matériel électrogène, toutes machines sur la ferme, telles que machines à laver, fers à repasser, tarares, meules, écrémeuses et ainsi de suite, peuvent être mues par l'énergie électrique.

L'hon. M. MANION: Quelle est la différence des prix de ces machines aux Etats-Unis et au Canada?

M. MacMILLAN: Je ne saurais le dire à l'heure qu'il est; pendant quatre ou cinq ans cependant, j'ai vendu des matériels électrogènes dans la région où j'habite et, à cette époque, j'étais bien au courant des prix. Ce que je sais bien, toutefois, c'est que les prix des fiches de rechange coûtent 50 p. 100 de plus au Canada qu'aux Etats-Unis à l'heure actuelle.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): L'honorable député (M. MacMillan) a acquis quelque expérience dans la vente des matériels de fabrication américaine et il affirme que les prix des compagnies canadiennes sont le double de ceux des compagnies des Etats-Unis. Or, après avoir acculé à la faillite les manufacturiers canadiens, serons-nous en meilleure posture qu'à l'heure actuelle? Les mots "pour les besoins de la ferme" ne signifient pas grand'chose dans cet ordre d'idées. Dans les villes et villages où l'énergie électrique est disponible, cette force motrice sera assurément utilisée, et ces appareils seront installés dans les régions rurales où il n'y a pas d'usines génératrices. Nous avons au pays quelques établissements qui fabriquent ces machines et leurs produits sont des plus satisfaisants; les

matériels qu'ils fabriquent fonctionnent à merveille; ce sont les meilleurs appareils d'éclairage à l'électricité du monde entier. J'ai assez confiance dans l'habileté des Canadiens pour croire qu'ils sont assez compétents pour fabriquer des machines électriques d'une valeur au moins égale à celles qui sont fabriquées aux Etats-Unis ou ailleurs. Or, étant donné que quelques-unes de ces fabriques ont été établies tout dernièrement, il est souverainement injuste à mon avis de les priver de la protection sur laquelle elles avaient le droit de compter. Pour des fins de comparaison. J'appellerai l'attention du ministre sur l'article 590c qui concerne les moteurs ainsi que leurs pièces complètes importées pour servir exclusivement à l'équipement des machines d'aviation. A l'heure qu'il est, elles sont admises en franchise sous le régime du tarif de préférence britannique, tandis que les autres droits sont fixés à 7½ et 10 p. 100. Le et après le premier juillet 1928, ils seront portés à 15, 25 et 27½ p. 100.

L'hon. M. ROBB: Sous le régime du tarif de préférence britannique, ils sont jusqu'ici importées en franchise. Les droits seront dorénavant rétablis.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Après cette date, les manufacturiers inclineront à croire qu'ils bénéficieront d'un tarif de 15, 25 et 27½ p. 100, mais quelle assurance auront-ils que ces droits seront maintenus d'une façon permanente? Quel encouragement offre-t-on aux gens qui placent leurs fonds dans une entreprise de cette nature au Canada?

Ils n'ont aucune assurance que ce tarif sera maintenu; c'est précisément ce qui mine la confiance des gens. Ayons un peu de permanence. Le ministre n'a pas songé un instant à l'industrie du sucre de betterave; apparemment, il lui est indifférent que notre sucre soit produit au Canada même ou vienne de l'étranger. Il croit avoir assez fait quand il vient dire au Parlement qu'il va proposer des crédits ruraux pour venir en aide aux cultivateurs qui en ont besoin. On ne peut certainement pas fonder un programme éclairé sur un principe pareil. A mainte et mainte reprise aujourd'hui, j'ai tenté de tirer du ministre un exposé précis des principes à la base de ces réductions et de lui faire dire quel but le Gouvernement se propose dans ces mesures tarifaires. Le pays est en droit de connaître les intentions du ministère. Il lui faut quelque assurance d'un tarif permanent.

M. ROSS (Kingston): Comme je connais bien le ministre, j'ai été plus qu'étonné de l'entendre expliquer qu'il s'est trouvé dans l'obligation de faire telle ou telle chose; mais le plus surprenant de tout, c'est lorsqu'il nous a dit ce soir que la raison d'être de cet article du tarif est d'assurer le bon éclairage des fermes, comme moyen de retenir les jeunes gens à la campagne. Faites briller la lumière et le tour est joué. J'ai passé ma jeunesse sur une terre, et je suis las à la fin des raisonnements de ce genre. Il est absurde de croire que la gaieté des rues éclairées ou quelque chose du même genre aient attiré dans les centres urbains moi-même et des centaines de milliers d'autres de la campagne. On ne saurait rien imaginer de plus inepte. Les garçons et les filles des cultivateurs sont aussi bien doués que les enfants des gens de la ville; et s'ils ont profité de leurs talents et se sont livrés à d'autres activités, c'est parce qu'ils ne pouvaient prospérer sur la ferme. Le cultivateur, comme mainte créature qu'il élève, a plus d'enfants qu'il n'en peut accommoder; par conséquent bon nombre d'entre eux doivent quitter la ferme. Le ministre cherche à les retenir au moyen de vives lumières. Mais il a mal compris la situation; il n'y a pas du tout là une explication du mouvement vers les villes qui se fait depuis des années. Je vais vous en donner une raison. L'agriculture s'est développée depuis 60 ou 70 ans, et il a surgi une demande des machines qui allègent la tâche du cultivateur. Ces machines sont fabriquées dans les villes et un très grand nombre de fils de cultivateurs travaillent à cette fabrication. Voilà une des raisons de l'exode vers les villes; et il ne faut pas en chercher dans le manque de luminaire à la campagne ou quelque autre considération du genre. Je demande donc à l'honorable représentant de Huron-Sud (M. McMillan): s'il a un fils doué d'un beau talent pour la mécanique appliquée, où le garçon pourra-t-il tirer parti de son talent? Mon honorable ami insiste pour que le garçon aille aux Etats-Unis sur les traces de milliers d'autres mus par la même ambition. Nous devons reconnaître que ces piles, etc., peuvent être fabriquées au Canada et nos jeunes campagnards canadiens peuvent trouver de l'emploi dans ces usines au lieu de s'exiler aux Etats-Unis.

M. YOUNG (Weyburn): L'honorable député croit-il qu'il peut garder ce garçon sur la ferme s'il le maintient dans les ténèbres?

M. ROSS (Kingston): Si le garçon est bien doué, il saura se développer, qu'il soit ou non gardé dans les ténèbres. Il ne faut pas l'y garder s'il est intelligent; il faut lui donner une occasion de se faire un avenir, mais au Canada. Non seulement nous exportons nos ressources naturelles, mais nous envoyons de l'autre côté de la frontière notre plus grande

ressource naturelle, nos garçons et nos filles. Je veux faire observer au ministre que ces piles se fabriquent actuellement au Canada; il y a des gens qui débutent dans la fabrication de ces appareils électriques, mais ils se découragent en voyant la Chambre des communes rétrécir de plus en plus leurs chances de succès. J'ai écouté tout ce qu'on a dit sur ce ton dans le but de garder les jeunes à la campagne; et je sais que dans son for intérieur le ministre ne croit pas un mot de ce qu'il dit. Je le connais très bien; tout ce qu'on dit là, ce ne sont que balivernes.

M. FORKE: J'ai suivi les observations au sujet de l'opportunité de garder les jeunes gens sur la ferme. Quand nous venons de la campagne dans les villes, nous nous rendons compte des immenses avantages des centres urbains sur les fermes. Il y a par exemple l'éclairage, puis le service postal. Il me semble que nos amis des villes devraient être heureux d'aider aux gens des campagnes de jouir un peu du confort moderne. Le bon éclairage facilitera la rétention de nos jeunes gens sur les fermes. Quiconque a jamais vécu à la campagne et sait ce que c'est qu'une lampe à pétrole admet combien il est difficile de goûter la lecture un soir d'hiver quand l'éclairage n'est pas satisfaisant. Il reconnaîtra que la vie à la campagne sera plus attrayante si l'éclairage est satisfaisant. Je vais peut-être enfreindre le règlement; mais je voudrais dire la raison pour laquelle nos jeunes gens s'en vont de la ferme. L'honorable préopinant a dit que nous ne devrions pas garder les garçons sur les terres s'ils sont bien doués pour quelque autre emploi; et j'abonde dans son sens. Mais qu'arrive-t-il au Canada aujourd'hui? Je puis songer à mon vieux district du Manitoba où je demeure depuis quarante ans et plus; j'y ai vu des enfants grandir et abandonner ensuite la région. Pourquoi?

M. RYCKMAN: Pour s'en aller aux Etats-Unis.

M. FORKE: Non, monsieur; les parents y ont vécu et enduré bien des misères et des difficultés, et les enfants sont au courant de tout cela. Nous sommes fiers de voir que l'instruction est à la portée de tous. Les enfants ont fréquenté l'école commune, les high schools et les universités et ont reçu leur éducation loin de la ferme, non pas qu'on leur a appris ces choses, mais ils se sont rendu compte des désavantages de la vie rurale et refusent de reprendre le chemin de la campagne. Il me faut être prudent sur ce que je dis, car certaines gens vont prétendre que je parle contre l'enseignement. L'éducation ne chassera pas un jeune homme de la ferme si les conditions rurales sont ce qu'elles doivent être. Si on veut retenir les garçons et les filles sur la ferme, il faut rendre la vie rurale si agréable qu'ils ne seront pas portés à prendre le chemin de la ville. La lumière, qui peut sembler une question triviale, est une question importante. Je sais ce que c'est que de passer un long hiver et de tenter une lecture dans une demi-obscurité et je sais qu'une bonne lumière est une nécessité première. Nous demandons simplement que les appareils d'éclairage à l'électricité pour les fermes soient fabriqués et vendus à aussi bon marché que possible. Je désire répéter ce que je disais au début; lorsque je viens à la lumière du jour, et lorsque je considère les conditions sur les fermes, il me semble que nous devrions être prêts à faire l'impossible pour donner à ces cultivateurs le meilleur éclairage possible à aussi bon marché que possible.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le pays sera sans doute enchanté de la lumière que l'honorable représentant de Brandon vient de jeter sur le sujet. Il a informé le comité cet après-midi, alors que l'on étudiait un autre article, de ce qu'il pouvait faire dans l'Ouest. Maintenant il nous parle de la misère que doivent endurer les gens des régions rurales et il nous dit que les jeunes gens, après leur éducation, ne jugent pas la campagne aussi agréable que la ville et qu'ils abandonnent la campagne. Je n'ai pu m'empêcher de songer aux idées que préconisait l'honorable député cet après-midi et l'an dernier sur la question des instruments aratoires. Il nous a parlé d'une vieille brebis qu'il avait sur sa ferme et qui lui donnait deux agneaux qu'il vendait $10 chacun, sans qu'il lui en coûtât grand'chose. Il oubliait qu'il n'y a aucun droit sur la laine que nous achetons de l'Australie et de l'Argentine et d'autres pays; il oubliait qu'il n'existe à peu près pas de droits sur la viande que nous importons. Je suis porté à croire que si l'honorable député de Brandon préfère une lampe à pétrole sur la ferme, c'est son affaire, mais je puis l'assurer que nous avons au Canada des manufacturiers d'installations électriques qui sont non seulement égales, mais supérieures à celles des Etats-Unis. L'honorable député a-t-il tenté de prouver que ces installations électriques ne peuvent s'acheter au Canada à aussi bon marché, tout en étant d'aussi bonne qualité, que celles des Etats-Unis? Je puis assurer l'honorable député que nous avons dans le comté d'Oxford une usine qui met sur le marché des installations électriques compa-

rables à tout ce qui se manufacture dans tout autre pays au monde et que cette usine va probablement disparaître à cause des modifications que l'on veut apporter au tarif.

M. FORKE: Pourquoi?

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Pour la bonne raison que ces gens sont établis depuis peu de temps et que les grandes usines des Etats-Unis, dans le but de les ruiner, réduiront très probablement dans un avenir prochain les prix de leurs installations, et ensuite, une fois le résultat obtenu, elles augmenteront les prix afin de se dédommager, comme elles l'ont fait dans d'autres cas. J'appelle l'attention du ministre sur un autre article de la liste qui se rapporte à des produits similaires. Je veux parler de l'article 590c:

Moteurs, ainsi que leurs pièces complètes, lorsque importées pour servir dans l'équipement des machines aviatrices seulement.

Le PRESIDENT: A l'ordre. Nous sommes à discuter l'article 448.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Vraiment, monsieur le président, je dois avoir le droit d'établir une comparaison, lorsque deux articles sont similaires. Je parle des moteurs. On promet que le tarif sera haussé sur ces produits après 1928. Aujourd'hui les droits sont de 7½ p. 100. L'autre moteur des installations électriques est sujet à un droit de 27½ p. 100, somme raisonnable de protection qui a permis à ces gens de lancer leur entreprise. Mais, aujourd'hui, le Gouvernement dit: Après 1928, nous allons hausser le tarif sur ces autres articles. C'est ainsi que l'on encourage les gens à placer leur capitaux dans une industrie de ce genre. Ils ne le feront certainement pas parce qu'ils n'ont aucune garantie que le Gouvernement va s'occuper d'eux. Quand ils auront placé leur argent dans cette industrie, le Gouvernement leur dira probablement: vous pouvez tenter de soutenir la concurrence des grandes industries américaines qui, après avoir détruit vos entreprises, augmenteront leurs prix, comme elles l'ont fait pour le fil barbelé. Ce dernier produit se vendait moins cher, quand on le fabriquait au Canada, que depuis ce temps. Les mêmes remarques s'appliquent à tous les articles. Le Gouvernement ne craint pas de détruire l'industrie canadienne et de chasser nos habitants à l'étranger. C'est ce que font l'honorable représentant de Brandon et le Gouvernement. Actuellement, le pays souffre plus, à cause du Gouvernement, que jamais auparavant. Le Gouvernement fait tout en son pouvoir pour détruire les industries du pays.

M. MACLEAN (York-Sud): Monsieur le président, je vais faire connaître à l'honorable député de Brandon un incident qui m'est arrivé à moi-même. Il y a quelques jours, j'ai rencontré un homme qui a beaucoup voyagé aux Etats-Unis et au Canada. Il m'a dit, ce que j'avais déjà lu dans les journaux, que le plus grand progrès économique de l'heure présente a été réalisé par les cultivateurs de l'Ouest quand ils ont entrepris eux-mêmes de faire la vente en commun de leur grain, ce qui leur a permis d'augmenter le prix de ce produit. "Maintenant, a-t-il ajouté, si ces cultivateurs vont plus loin et entreprennent d'acheter en commun, les industriels construiront dans l'Ouest de grandes usines d'instruments aratoires et d'autres articles nécessaires aux agriculteurs. Cela donnera à leurs enfants l'occasion de faire un apprentissage industriel dans ces établissements. C'est ce que les cultivateurs de l'Ouest devraient maintenant se proposer". Je soumets l'idée à mon honorable ami de Brandon. Il se peut qu'elle sente la protection; mais ce serait le moyen d'établir un grand nombre d'industries dans l'Ouest.

M. EVANS: Monsieur le président, je ne me proposais pas de prendre part à la discussion; mais on a exprimé tant d'idées erronées au sujet de cet article qu'il m'est difficile de garder le silence. Les denrées mentionnées dans cet article ont beaucoup d'importance pour les cultivateurs et il serait juste qu'ils puissent les importer en franchise. Si l'honorable député d'Oxford-Sud analysait ses paroles, il ne pourrait s'empêcher de les trouver contradictoires. Il dit que l'habileté et l'ingéniosité de nos ouvriers égalent celles des ouvriers de tout autre pays et que nous pouvons fabriquer au pays des appareils d'éclairage électrique aussi bons que ceux d'aucun autre pays. Cependant il ajoute que ces appareils ne valent pas les matières premières et la main-d'œuvre qui y entrent. S'il n'en était pas ainsi, les fabricants de ces appareils n'auraient pas besoin de protection. Si l'on a besoin de protection, en effet, c'est donc que l'article fini vaut moins que les matières premières qui entrent dans sa fabrication? Personne ne peut le nier. C'est une loi économique. Si les articles en question valaient autant que ceux des autres pays, comme l'a dit l'honorable député, leur valeur suffirait à en assurer la vente. Mais nos manufacturiers et nos ouvriers ne peuvent rien ouvrer qui ait autant de valeur quand l'article est fini qu'à l'état naturel, si l'on en juge par les demandes de protection qu'ils font. C'est étrange. Il devient ennuyeux d'entendre les conservateurs réprimander l'honorable député de Brandon comme si celui-ci était responsable de tous les ennuis dont se plaignent les villes.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Il l'est en grande partie.

M. EVANS: Mon honorable collègue a même accusé le ministre des Finances d'employer des arguments faux. Toute la journée, mes amis siégeant à ma droite, ont défendu les intérêts du cultivateur. Ils disaient: "Ah! si nous pouvions lui donner la protection et rendre plus agréable la vie sur la ferme!" Maintenant, ils veulent même le priver d'une petite usine d'éclairage électrique!

L'hon. M. MANION: Nous le protégerions en tout.

M. EVANS: On ne saurait qualifier d'hypocrisie de leur attitude. L'honorable député dit: "Pourquoi ne le protégerions-nous pas en tout?"

L'hon. M. MANION: Bravo!

M. EVANS: Il le demande depuis deux ans; mais il n'a jamais dit comment on pourrait y arriver. Je le défie de le faire ce soir. On demande la protection sous prétexte que l'industrie ne peut soutenir la concurrence des autres pays. Comment, alors, le cultivateur peut-il se maintenir, attendu qu'il acquitte des droits de douane fort élevés, allant parfois jusqu'à 35 p. 100, sur les articles dont il a besoin, et qu'il doit vendre ses produits en soutenant la concurrence avec les pays où la main-d'œuvre est peu rémunérée? Il doit rivaliser avec la Russie et les Indes, où les gens travaillent pour quelques kopeks ou quelques annas par jour. Est-ce raisonnable, est-ce juste? Avons-nous perdu tout sens de la justice et du "fair play" britanniques? C'est devenu si enfantin, qu'on ne trouve pas de mots pour qualifier cette attitude.

L'hon. M. MANION: Monsieur le président, toute la soirée j'ai écouté la discussion et j'y ai pris plaisir, mais l'honorable député m'ayant provoqué, il faut bien que je me défende. J'ai toujours pris un grand intérêt à l'écouter, tellement il a d'enthousiasme. Toujours j'ai remarqué qu'il compense en enthousiasme ce qui lui manque de logique, seulement il vient dire qu'aujourd'hui nous ne sommes pas conséquents puisque nous réclamons la protection pour les agriculteurs en même temps que nous la réclamons pour les fabricants. Où est l'inconséquence là dedans? Je me suis abstenu ce soir de participer à la discussion parce que je savais bien que quelqu'un se lèverait pour dire exactement ce que mon honorable ami vient de dire. De fait l'honorable député d'Oxford-Sud est absolument logique et il a fait preuve de largeur de vue cet après-midi en réclamant la protection pour les agriculteurs, puis en prônant aussi avec courage la protection en faveur des autres industries de ce pays, quoiqu'il soit lui-même un cultivateur. L'honorable député de Rosetown prétend que nous ne pouvons soumettre, ou que jamais nous n'avons soumis une proposition nouvelle—je crois que c'est ainsi qu'il s'est exprimé—pour assurer un régime protecteur à l'avantage de toutes les classes. Or je n'ai pas de prétention à l'innovation, mais j'ai la certitude que la population du Canada peut protéger toutes les classes de ce pays, sauf peut-être—et je l'ai dit bien des fois—les producteurs de blé, qui doivent écouler leurs produits sur le marché universel. Mais les cultivateurs de l'Ontario et de Québec—et ils sont au nombre de deux millions dans ces provinces, soit environ quatre fois autant que dans les provinces des Prairies—vendant 90 p. 100 de leurs produits dans les centres industriels de leur voisinage.

M. McPHEE: Compte-t-on deux millions de cultivateurs dans ces provinces?

L'hon. M. MANION: Oui; deux millions dans Ontario et Québec, et ils écoulent leurs produits dans les centres industriels.

M. McMILLAN: On ne compte que 711,-090 fermes habitées dans tout le Canada.

L'hon. M. MANION: Il y a deux millions de personnes qui vivent sur les fermes dans ces provinces.

Divers MEMBRES: Non! non!

L'hon. M. MANION: Eh bien, en chiffres ronds, la population des provinces des Prairies est de trois millions, dont une petite partie vit dans les villes, alors vous pouvez faire vous-mêmes le calcul. Je ne crois pas me tromper beaucoup, je pense, en disant que deux millions de personnes, peut-être plus, vivent sur la ferme en Ontario et Québec. Cette population vend de 85 à 95 p. 100 de ses produits dans les centres industriels du voisinage. Je soutiens qu'il y a moyen de protéger ces agriculteurs tout autant que ceux qui s'adonnent à une autre industrie et je conviendrai que le producteur de blé ne peut, présentement, tirer tout le profit possible de la protection. Jusqu'à un certain point nous agrandissons le marché domestique, seulement il ne nous est pas possible de consommer tout le blé cultivé au Canada. D'autre part, les Etats-Unis—et nos honorables amis de la droite ne cessent de le dire—consomment chez eux à peu près tout leur blé. C'est leur marché domestique, car ils jouissent d'un régime protecteur depuis environ trois quarts de siècle.

M. le PRESIDENT: Je ne saurais permettre qu'on reprenne le débat sur le budget. L'article est-il adopté?

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Avant d'adopter cet article...

Divers MEMBRES: Adopté.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Non, il n'est pas adopté. Je tiendrais à assurer le ministre que cet item en est un qu'on devrait réserver à l'étude de la commission du tarif. On a retranché les moteurs de cette catégorie où ils se trouvaient autrefois pour les inclure avec une foule d'autres articles. Le ministre avoue ne pas savoir combien d'établissements en fabriquent, ni quel est le rendement de ses établissements. Je le prierais de bien songer à ceux qui ont placé leurs capitaux dans leur entreprise, de réserver cette matière pour une étude plus approfondie. On pourrait bien faire cela vu qu'on va réserver pour quelque temps l'item concernant l'automobile. Si le ministre veut se donner la peine de se renseigner sur cette matière, il se rendra compte qu'en exécutant ce qu'il projette il va commettre une grave injustice envers des gens qui s'efforcent de mener à bien une entreprise légitime en ce pays.

L'hon. M. ROBB: Nous pourrions très bien adopter ce crédit, je pense. Cela n'empêchera nullement n'importe quel fabricant d'en appeler plus tard à la commission du tarif.

M. CHAPLIN (Lincoln): Il y a un instant le ministre a été prié par l'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) de dire pourquoi il proposait de prélever un droit sur les moteurs de machines pour l'aviation dans deux ans d'ici, droit qui est le même que celui qu'il fait disparaître sur les moteurs dans le cas actuel. Pourquoi encourage-t-il la création d'une industrie dans l'avenir quand il ruine une industrie déjà en existence?

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—453f. Pièces en fonte ou en acier à l'état brut, où l'on n'a opéré que l'enlèvement des barbes, lorsqu'elles sont importées par des fabricants de fusils de chasse pour être mises en usage dans leurs propres établissements industriels seulement, conformément aux règlements décrétés par le ministre des Douanes et de l'Accise: tarif de préférence britannique, 5 p. 100; tarif intermédiaire, 7½ p. 100; tarif général, 10 p. 100.

Sir HENRY DRAYTON: Quel changement est opéré ici?

L'hon. M. ROBB: Il n'y a pas de changement. C'est un nouvel item. On nous fait observer qu'une compagnie projette d'inaugurer la fabrication de fusils de chasse, et, que vu la vente limitée au Canada, il ne serait pas avantageux pour elle d'installer les machines très chères essentielles à la fabrication de certaines pièces.

M. CHAPLIN (Lincoln): Combien de temps allez-vous maintenir le droit?

M. KAISER: Cet item a excité une certaine curiosité à plusieurs points de vue. D'abord, il intrigue fort quelques gens sur l'attitude du Gouvernement, en particulier envers l'industrie. Voici un article relatif aux fusils de chasse, et des fabriques qui n'existent pas encore au Canada, bénéficient d'un privilège. Je me suis donné la peine d'examiner les annuaires de commerce de tout genre et, incapable de découvrir l'existence d'une seule fabrique de fusils de chasse au Canada, j'ai demandé au Gouvernement s'il avait découvert ou connaissait l'existence d'une seule de ces usines. Il a répondu que non. Les faits sont à peu près les suivants. Le droit général sur les fusils de chasse est de 30 p. 100, et voici un article qui réduit à 10 p. 100 le droit sur les pièces utilisées dans la fabrication des fusils de chasse. A leur entrée au Canada, ces pièces seraient frappées d'un droit de 27½ et de 25 p. 100, me disent les hauts fonctionnaires des douanes, mais le gouvernement réduit le droit à 10 p. 100. Ce serait peut-être la bonne disposition à prendre, si nous voulons encourager la fabrication des armes à feu et des fusils de chasse au Canada, mais il se présente une intéressante anomalie. Tandis que le Gouvernement fait tout son possible pour encourager la fabrication des armes à feu, un projet de loi est déposé au Sénat pour diminuer leur usage et empêcher les gens d'en porter. Il n'existe pas de fabriques de fusils de chasse au Canada, mais le Gouvernement remanie le tarif pour amener l'établissement de cette industrie au pays. Et quand une industrie canadienne prospère s'est montrée capable de toutes façons de satisfaire les besoins du pays, l'attitude du Gouvernement envers cette industrie, c'est qu'elle doit périr. D'un autre côté, le Gouvernement dit, relativement à une industrie inexistante au Canada: nous devons commencer à la développer. A mon avis, cette attitude du Gouvernement est tout à fait incompréhensible.

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. KAISER: Je parle des industries nationales, et aussi des fusils de chasse. Il est à présumer que ce fusil de chasse aura double canon, pour cette raison-ci: avec l'un, il abat les droits ordinaires au Canada et avec l'autre, il abat la préférence britannique. En réalité, il y avait deux établissements qui vendaient des fusils de chasse au Canada, l'un,

américain, et l'autre, anglais. Les fusils de la compagnie anglaise entraient au pays moyennant un droit de 20 p. 100. Les fusils de la maison américaine étaient frappés d'un droit de 30 p. 100; la compagnie anglaise avait donc un avantage de 10 p. 100 sur ses rivaux américains. Les agents de la compagnie américaine ont eu l'oreille du Gouvernement canadien, je ne sais trop comment, et c'est sur leurs instances, je crois comprendre, que le dégrèvement est opéré. On m'informe que la maison américaine a établi ou est sur le point d'établir une succursale à Farnham, dans la province de Québec. C'est une bonne localité pour établir une fabrique, indubitablement. Voici ce que je m'efforce de démontrer: les gauvernants canadiens ont raison d'encourager la fabrication au Canada, mais quand les fabricants réussissent à satisfaire les besoins du pays, nous ne devons pas détruire leurs établissements et chasser plusieurs ouvriers du pays par des dégrèvements. Quant à l'assertion de mon honorable ami de Rosetown (M. Evans), venir dire que les cultivateurs vendent leur grain. . .

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. KAISER: . . sur les marchés mondiaux.

M. le PRESIDENT: Il ne peut pas y avoir de discussion générale du tarif à propos de cet article; l'honorable député viole le règlement.

M. KAISER: Quant à ce marché mondial, la seule chose qui s'y vende, c'est l'excédent qui reste après qu'il a été pourvu à nos besoins. Il en va de même des produits ouvrés. Notre marché une fois alimenté, l'excédent se vend. Nous devrions par conséquent encourager toutes nos industries à s'étendre jusqu'à pouvoir, après avoir pourvu à la consommation domestique, pénétrer sur les marchés étrangers. Je ne crois pas que ce soit l'idée des Canadiens d'établir un tarif en vue d'industries en perspective, tout en ruinant celles qui ont réussi.

L'hon. M. ROBB: J'ignorais jusqu'à ce soir que les fabricants anglais et les fabricants américains fussent à couteaux tirés à ce sujet. D'après ce que j'ai compris des remarques de l'honorable député d'Ontario, cet article serait porté au tarif pour obliger une compagnie américaine qui aurait réussi à convaincre le Gouvernement. Eh bien, je dirai franchement au comité ce qui en est. Cet article a été inscrit dans le tarif à la demande d'un solliciteur qui est venu de temps à autre, m'a assiégé pendant un mois, au nom de la General Motors, d'Oshawa. C'est à la demande de celui-là même qui parlait au nom de la General Motors, d'Oshawa, que j'ai fait inclure cet article dans le tarif. Il ne m'a pas dit que c'était une compagnie anglaise ou une compagnie américaine, il m'a fait valoir l'intention d'établir une industrie en Canada si nous faisions une concession.

L'hon. M. MANION: Parlait-il au nom de la General Motors?

M. KAISER: Oshawa a donné l'exemple du développement industriel en ce pays. Maintes fois, elle a établi des industries pour les voir disparaître ensuite. Nous devons encourager des industries naissantes sans toutefois ruiner celles qui existent.

(L'article est adopté.)

460. Lampes pour suspendre à la ceinture ou au front, et leurs parties, devant être employées dans les mines seulement; parties de lampes de sûreté à l'usage des mineurs, n.d.: tarif préférentiel britannique, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

L'hon. M. ROBB: Avant de commencer à protester contre cet article, les honorables députés remarqueront que nous admettons dans le cas actuel, en franchise ce qui acquittait un droit de 20, 27 et 30, ou 15, 25 et 27½. Cet article a été inséré à la demande du député de York-Sunbury.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): L'honorable ministre voudrait-il nous dire si ce solliciteur dont il a parlé est responsable du changement dans le droit sur les appareils des usines d'électricité.

(L'article est adopté.)

469b. Machines et appareils, et pièces de machines et appareils, devant servir à la production du pétrole brut et des extraits fertilisants de schistes, à l'exclusion de la force motrice d'une classe ou sorte produite en Canada: Tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. ARMSTRONG (Lambton): L'honorable ministre voudra-t-il réserver cet article? Cet article s'applique à la production du pétrole brut, et j'ai bien des questions à poser à ce sujet.

L'hon. M. ROBB: Parfait.

(L'article est réservé.)

502d. Montures de fusil et parties antérieures du canon pour fusils de chasse, en noyer non ouvré, n'ayant pas subi d'autre transformation que le percement et le cannelage, lorqu'elles sont importées par des fabricants de fusils de chasse pour être employées dans la fabrication de fusils de chasse dans leurs propres usines: tarif de préférence britannique, 10 p. 100; tarif intermédiaire, 12½ p. 100; tarif général, 15 p. 100.

L'article est adopté.

590a. Aéroplanes et autres machines aviatrices, ainsi que leurs pièces complètes, n.d., conformément aux règlements prescrits par le ministre des Douanes et de l'Accise, n.d. Tarif de préférence britannique, 15 p. 100; tarif intermédiaire, 25 p. 100; tarif général, 27½ p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel est le changement dans ce cas-ci?

L'hon. M. ROBB: L'on ajoute simplement les lettres n.d.

(L'article est adopté.)

590c. Moteurs, ainsi que leurs pièces complètes, lorsque importées pour servir dans l'équipement des machines aviatrices seulement: Tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, 7½ p. 100; tarif général, 10 p. 100.

A partir du 1er juillet 1928: tarif de préférence britannique, 15 p. 100; tarif intermédiaire, 25 p. 100; tarif général, 27½ p. 100.

M. CHAPLIN (Lincoln): J'ai posé une question à propos de cet article, tout à l'heure. Le ministre peut-il y répondre maintenant?

L'hon. M. ROBB: L'on nous a représenté que l'aviation prenait de grandes proportions et qu'il ne se faisait pas un moteur convenable en Canada. Des intéressés de la Colombie-Anglaise, de Québec, et un de Hamilton, nous ont exposé que l'impossibilité de se procurer un bon moteur en Canada nuisait beaucoup à la fabrication d'avions, et ils nous ont demandé cette concession à laquelle nous avons consenti, jusqu'en 1928.

M. CHAPLIN (Lincoln): Cet article comprend "ainsi que leurs pièces complètes".

L'hon. M. ROBB: C'est-à-dire les pièces complètes du moteur importées seulement pour l'équipement des avions.

M. BURY: Pourquoi ajouter "le ou après le 1er juillet 1928?"

L'hon. M. ROBB: Elles sont en franchise, 7½ et 10 p. 100; au mois de juillet 1928 et dans la suite, les tarifs seront de 15, 25 et 27½ p. 100.

M. BURY: Les gouvernements ont-ils coutume d'assurer qu'ils seront au pouvoir à quelque date future?

L'hon. M. ROBB: On prétend qu'on pourra améliorer le moteur au Canada, et nous sommes d'avis que nous devrions leur accorder un délai raisonnable.

M. CHAPLIN (Lincoln): Les honorables députés pensent peut-être qu'un autre ministère dirigera les affaires du pays et que cette disposition sera plus conforme à sa politique.

L'hon. M. ROBB: Je ne conseillerais pas à l'honorable député de croire qu'un autre Gouvernement sera bientôt au pouvoir.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le ministre a déclaré que les avions sont en grande demande. Il y a aussi une demande considérable pour les machines d'éclairage au sujet desquelles nous venons d'adopter un article que le ministre a tailladé. Il croit que l'on va être encouragé à manufacturer des moteurs d'aéroplanes. L'attitude du Gouvernement est bien connue, et les honorables députés peuvent être assurés que si le Gouvernement actuel reste au pouvoir personne s'occupera de l'article que nous discutons, parce qu'il réduit aussitôt le droit sur les moteurs.

L'hon. M. ROBB: Nous encourageons la construction des avions au Canada. Sans cette protection, on n'en construirait pas.

M. BROWN: Quel était le droit sur ces articles auparavant?

L'hon. M. ROBB: 27½ p. 10^, 25 p. 100 et 15 p. 100.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—626a. Chapeaux d'hommes et de jeunes gens en feutre brut, sans forme ou autre transformation, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de chapeaux d'hommes et de jeunes gens pour servir seulement à la fabrication de tels chapeaux dans leurs propres établissements industriels: tarif de préférence britannique, 15 p. 100; tarif intermédiaire, 20 p. 100; tarif général, 25 p. 100.

L'hon. M. ROBB: J'ai un amendement à cet article. Le voici:

Tarif douanier.—626a Chapeaux d'hommes et de jeunes gens en laine et en feutre brut non teints sans forme ou autre transformation, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de chapeaux d'hommes et de jeunes gens pour servir seulement à la fabrication de tels chapeaux dans leurs propres établissements industriels: tarif de préférence britannique, 15 p. 100; tarif intermédiaire, 20 p. 100; tarif général, 25 p. 100.

Le tarif actuel est de 22½, 30 et 35 p. 100. La raison du changement proposé est que les formes de chapeaux sont surtout manufacturées en Italie et autres pays. Le fabricant anglais peut importer les formes, les façonner de nouveau et les expédier au Canada qui peut les importer en vertu d'un tarif préférentiel de 20¼ p. 100, alors que le manufacturier canadien est obligé de payer 30 à 35 p. 100 pour sa matière brute, se trouvant avoir un désavantage de 9¾ ou 14¾ p. 100 lorsque son chapeau est fini. Cet amendement place le manufacturier en meilleure posture.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me rappelle quelque peu cette question. Le ministre dit que cet amendement place le manufacturier dans une position plus favorable. Quelques-uns seront en meilleure posture et ce sera

le contraire pour d'autres. La fabrication de ces pièces se faisait au pays, mais je vois qu'il y a eu un changement. Il a été effectué ce soir, comme j'en ai entendu la lecture pour la première fois, et son effet serait d'aider à certains manufacturiers et nuire à d'autres, mais il va être modifié de façon à ne pas faire beaucoup de tort aux autres.

M. STEWART (Leeds): Quels seront les tarifs dans l'amendement?

L'hon. M. ROBB: Les mêmes. Je pense que cela donnera satisfaction aux manufacturiers que mon honorable ami a à l'idée.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—664b. Glycol d'éthylène, lorsque importé par des fabricants d'explosifs, pour être employé exclusivement dans leurs propres établissements à la fabrication de tels produits:tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

L'hon. M. ROBB: Les tarifs actuels sont 17½, 17½ et 15. Il n'y a pas de classements séparés des importations. Le glycol d'éthylène n'est pas fabriqué au Canada, et cela est presque impossible vu que la consommation n'en est pas forte et qu'une usine nécessaire pour sa fabrication coûterait un demi-million. Il est importé pour la fabrication des explosifs.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier.—680a. Eponges, d'origine marine: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, 17½ p. 100; tarif général, 17½ p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel est le changement ici?

L'hon. M. ROBB: C'est en vertu de la convention avec les Antilles. Le tarif est réduit de 12½ p. 100 à l'admission en franchise, en vertu de la préférence britannique.

(L'article est adopté.)

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il me semble que nous devrions lever la séance maintenant.

L'hon. M. ROBB: Oui, j'ai consenti à laisser de côté certains articles jusqu'au moment où le chef de l'opposition sera ici.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Quand pouvons-nous compter les étudier de nouveau?

L'hon. M. ROBB: Demain.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

La séance est levée à onze heures quarante-cinq minutes du soir.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

Vendredi, le 21 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

LA CONVENTION DE COMMERCE AVEC L'AUSTRALIE

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. M. EDWARDS: J'aimerais à savoir du ministre des Finances (M. Robb) s'il a reçu, de la part du gouvernement australien, des protestations, des plaintes ou autres manifestations de mécontentement, concernant la manière dont le Canada s'acquitte de sa part d'obligations consenties par la convention commerciale avec l'Australie?

L'hon. M. ROBB (ministre des Finances): Oui.

L'hon. M. EDWARDS: Puis-je faire une autre question? Ces plaintes ou protestations portent-elles sur l'application de la clause antidumping aux expéditions de beurre, ou de quoi s'agit-il?

L'hon. M. ROBB: On demande des renseignements sur l'application de cette clause.

LE CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON ET PORT-NELSON

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. NICHOLSON: Puis-je demander au ministre des Chemins de fer (M. Dunning) quand je peux compter obtenir le dossier dont la Chambre a ordonné le dépôt le 22 mars et contenant la correspondance relative à l'achat de la ligne de la baie d'Hudson dont il serait question?

L'hon. C. A. DUNNING (ministre des Chemins de fer): Il se peut que ces documents doivent venir de plusieurs départements. J'ai l'impression que, quant au mien, le dossier est prêt, mais j'irai aux renseignements.

LE TRAITE DE LOCARNO

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. McGIBBON: J'aimerais savoir du premier ministre, maintenant que la fin de la session approche, s'il consentirait à faire connaître à la Chambre l'attitude que le Gouvernement doit prendre au sujet du traité de Locarno.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Le traité de Locarno ne sera mis en vigueur que le jour où l'Allemagne sera admise dans la Société des Nations, et je suis d'avis qu'en attendant une semaine ou deux pour discuter la question en temps voulu, le retard ne nuira en rien aux intéressés. Je dois dire à mon honorable ami qu'il a été proposé que le moment propice pour aborder la dis-

cussion du traité de Locarno serait à l'occasion de l'examen des crédits des Affaires extérieures, et je compte mettre ces prévisions en délibération peu de temps après l'adoption des résolutions budgétaires.

M. McGIBBON: Je crois savoir que la première assemblée de la Société n'aura lieu qu'en septembre prochain. J'espère que le premier ministre ne nous retiendra pas ici jusque-là.

Le très hon MACKENZIE KING: Tout comme mon honorable ami, je souhaite que la fin de la session approche.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LES RESOLUTIONS BUDGETAIRES

La Chambre passe à la suite de la discussion, en comité général, sur les résolutions budgétaires.

Tarif douanier—469b. Machines et appareils, et pièces de machines et appareils, devant servir à la production du pétrole brut et des fertilisants extraits de schiste, à l'exclusion de la force motrice d'une classe ou espèce produite en Canada. Tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances): L'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong) a manifesté le désir de prendre la parole au sujet de cet article. Je ne saurais dire si d'autres honorables députés veulent aussi le discuter. Nous pourrions peut-être en disposer avec l'entente que l'honorable député pourra perler à l'occasion d'un autre article.

(L'article est réservé.)

DRAWBACKS

3. La Chambre décide que l'annexe B du tarif douanier de 1907, modifiée par le chapitre trente-huit des Statuts de 1924, soit de nouveau modifiée par la radiation du numéro 1031, la désignation des articles et le taux du drawback portés audit article, et l'insertion des numéros, désignations et taux de drawback de droits de douane qui suivent à ladite annexe B.

Tarif douanier, 1050. Sucre, lorsqu'il sert à la fabrication du vin dit de baie Logan. Toutefois, nul drawback ne sera payable sur aucun sucre brut, sauf celui produit dans un pays britannique, payable à titre de drawback, 99 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel changement a-t-on effectué?

L'hon. M. ROBB: C'est un nouvel article inséré en vue d'autoriser l'emploi du sucre dans la fabrication du vin de baie Logan.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: S'agit-il d'une nouvelle industrie?

L'hon. M. ROBB: L'industrie n'est pas nouvelle, mais ceux qui l'exploitent prétendent qu'ils ne jouissent pas des mêmes privilèges que les autres fabricants de vin du Canada. Cela les met sur le même pied que les autres.

L'hon. M. ROGERS: Entre-t-il autre chose que du sucre dans la fabrication du vin de baie Logan?

L'hon. M. ROBB: Il faudrait le demander à quelqu'un de la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. STEVENS: Oui, les meilleures baies du monde.

M. SPENCER: On fait tellement de bruit qu'il nous est impossible, dans cette partie de la salle, d'entendre ce que l'on dit.

M. le PRESIDENT: Les honorables députés sont priés de cesser ces conversations.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier, 1051. Mèches et déchets de soie artificielle ou mèches et déchets de fibres de soie artificiels dénommés au numéro 583a du tarif, lorsqu'ils subissent une élaboration ultérieure après le 31 décembre 1925 et avant le 1er janvier 1928, payable à titre de drawbac, 80 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En quoi consiste le changement?

L'hon. M. ROBB: Nous prolongeons de deux ans seulement la jouissance de privilèges accordés depuis nombre d'années. Ces produits sont utilisés par les fabriques de laine au Canada.

M. GARLAND (Bow-River): Je n'ai pas saisi un seul mot de ce que disait le ministre.

L'hon. M. ROBB: Je vais parler plus haut.

M. GARLAND (Bow-River): Si le ministre ne peut se faire entendre de l'endroit où il siège, le ministre de la Défense lui permettrait peut-être d'occuper sa place; nous pourrons ainsi tous l'entendre.

M. CHAPLIN (Lincoln): Il s'agit des produits mentionnés au numéro 538A du tarif. Je crois savoir qu'il en a été question à plusieurs reprises au cours des dernières sessions du Parlement. L'article en question, et qui fait l'objet du numéro à l'étude, se fabrique maintenant à Cornwall, et cependant le ministre veut prolonger la durée d'application du drawback. Est-ce bien conforme à l'intention de ceux qui avaient fait inscrire la disposition primitive dans le tarif?

L'hon. M. ROBB. Les premiers bénéficiaires ont été consultés; ils ne s'opposent pas à la prorogation. L'honorable député remarquera que ceci se rapporte aux déchets; la fabrique en question n'a pas encore produit de ces déchets.

M. CHAPLIN (Lincoln): Ce numéro doi être pris de pair avec l'autre. Dès qu'elle commencera la fabrication, elle aura des déchets. Les opérations n'ont commencé que quelques mois avant le 1er janvier; naturellement il n'y a pas encore de déchets. Si nous modifions ce numéro maintenant, qu'adviendra-t-il de cette industrie dans six mois ou un an?

L'hon. M. ROBB: La prorogation de délai n'est que pour deux ans. On a représenté que les intéressés ne s'y opposent pas.

L'hon. M. TOLMIE: Pour revenir au numéro 1050, à propos du vin de baie Logan, la stipulation relative au sucre produit dans un pays britannique est-elle la même que dans le cas du vin de raisin?

L'hon. M. ROBB: La même.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier,—1052. Filés ou filaments de soie artificielle dénommés au numéro 583aa, importés avant le 1er janvier 1926, lorsqu'ils subissent une élaboration ultérieure avant le 1er janvier 1927,—sujets à un drawback de 80 p. 100.

L'hon. M. ROBB: L'intention est de permettre à ces établissements d'utiliser les stocks en main le 1er janvier; ils ont donc une année pour faire maison nette.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier,—1053. Acétate de cellulose en poudre importé après le 30 avril 1927 et avant le 1er novembre 1927. Lorsqu'il est importé par des fabricants pour subir une élaboration ultérieure dans leurs propres établissements avant le 1er décembre 1927,—sujet à un drawback de 99 p. 100.

L'hon. M. ROBB: Ceci est à l'intention d'une nouvelle industrie, très considérable, qui doit être établie à Drummondville: on lui accorde six mois pour inaugurer ses opérations.

L'hon. M. MANION: Y a-t-il au Canada d'autres établissements de ce genre?

L'hon. M. ROBB: Non; c'est une industrie nouvelle. On nous fait valoir qu'elle diffère de toutes les autres industries.

M. CHAPLIN (Lincoln): En quoi diffère-t-elle de l'industrie à Cornwall? Toutes deux fabriquent la soie artificielle, n'est-ce pas? Les deux produits sont confectionnés par des procédés à peu près identiques: ils sont tirés de la pâte de bois de la même manière, autant que possible.

L'hon. M. ROBB: Le dirigeants de l'établissement nous ont exposé qu'à maint point de vue ces produits sont différents.

M. CHAPLIN (Lincoln): Qu'en disent les messieurs qui ne sont pas à la tête de cette industrie mais que le tarif précédent a avantagés?

[L'hon. M. Robb.]

L'hon. M. ROBB: Je m'intéresse à la création de nouvelles industries au Canada. On nous assure que cette entreprise va comporter un placement de 10 millions de dollars.

M. CHAPLIN (Lincoln): Est-ce que cela n'intéresse pas du tout le ministre de tenir sa paroles donnée l'an dernier à ces messieurs? Le ministre a conclu un arrangement, l'an dernier avec une autre compagnie, déjà établie, et voici qu'aujourd'hui il supprime ce droit...

L'hon. M. ROBB: Non pas.

M. CHAPLIN (Lincoln): ...en admettant cet acétate de cellulose. L'écétate forme la base de la soie artificielle. Le coût de l'acétate représente 75 p. 100 du coût de la soie artificielle.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami remarquera qu'il s'agit simplement d'un délai de six mois. Aucune objection n'est parvenue au département de la part des autres industries déjà établies.

L'hon. M. STEVENS: N'est-il pas vrai qu'en ce qui concerne l'industrie établie à Cornwall, on lui a accordé la permission d'importer l'acétate de cellulose ou de toucher un drawback sur cette importation jusqu'au jour où l'industrie aurait installé tout l outillage nécessaire à la fabrication de son propre acétate de cellulose? N'est-il pas vrai que durant le délai ainsi accordé en vertu d'une loi antérieure cette industrie a engagé des capitaux, installé les machines nécessaires et qu'aujourd'hui elle réussit la fabrication de l'acétate de cellulose? Le ministre accorde ce privilège à une autre compagnie, une industrie nouvelle, dit-il, mais est-il possible qu'il ne se rende pas compte de l'injustice qu'il commet envers la compagnie établie voilà deux ans, et qui a agi de bonne foi?

L'hon. M. ROBB: Non. L'entreprise est si vaste que l'ancienne compagnie ne saurait suffire à ses besoins. Je répète qu'elle ne s'y oppose pas.

L'hon. M. STEVENS: Est-ce l'intention de n'accorder ce privilège que pour six mois.

L'hon. M. ROBB: C'est ce que dit le numéro.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre dit que ces gens n'ont pas formulé d'objection. At-t-il correspondu avec la compagnie?

L'hon. M. ROBB: Oui. Elle n'a fait valoir aucune objection sérieuse.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre emploie le mot "sérieuse" maintenant. Voudra-t-il bien lire une partie de la correspon-

dance afin que nous soyons en mesure de juger si oui ou non l'objection est sérieuse? Le ministre disait il y a un instant qu'il n'avait reçu aucune objection de cette compagnie qui avait à payer ces impôts dans ce pays. Maintenant il nous dit qu'elle n'a formulé aucune objection sérieuse. Il n'est que juste que le ministre qui a correspondu avec ces gens soumette cette correspondance à la Chambre afin que nous puissions juger si oui ou non l'objection est sérieuse.

M. le PRESIDENT: L'article est-il adopté?

M. CHAPLIN (Lincoln): Non. Le ministre va sûrement faire une déclaration à ce sujet. Que veut-il dire par "sérieuse"? Est-il lui-même sérieux? Il n'est que juste qu'il soumette la lettre au comité afin que ce dernier puisse juger de la nature des objections. Les faits sont que cette Chambre a imposé un droit sur un article afin de permettre à une maison de fabriquer cet article dans ce pays. Ce tarif est entré en vigueur le 1er janvier de l'année courante et cette maison a été protégée pendant trois mois et quinze jours. Maintenant on réduit la somme de protection en faveur d'une autre compagnie. Peu importe que la nouvelle compagnie soit grosse ou petite, il y a eu entente; c'est en comptant sur le Gouvernement que cette compagnie, l'une des meilleures du monde, est venue d'Angleterre pour s'établir ici. Elle s'est établie dans ce pays aux conditions offertes par le Gouvernement, sur la promesse d'un droit, et ce gouvernement lui enlève cette protection après trois mois et quinze jours. On enlève à peu près tous les droits en faveur d'une autre compagnie.

L'hon. M. ROBB: Si mon honorable ami propose que la correspondance soit déposée, il n'y aura aucune objection. Je le répète, cette mesure n'est que pour une période de six mois afin de permettre à cette compagnie de s'établir. Elle nous explique que le produit n'est pas le même; mais admettons pour un instant que le produit soit le même; mon honorable ami prétend-il que le pays doive accorder un monopole à une seule compagnie?

M. CHAPLIN (Lincoln): J n'ai jamais prétendu cela. Je soutiens que si vous établissez un droit sur un article, tout homme est libre de venir et de tirer avantage du tarif tout comme les autres. En vertu de quel droit mon honorable ami peut-il enlever la protection à une compagnie pour en donner l'avantage à une autre? C'est ce qu'il fait avec cette mesure.

L'hon. M. ROBB: Nous n'accordons cette mesure que pour six mois et nous accordons à cette compagnie les privilèges que nous avions accordés à l'autre.

M. CHAPLIN (Lincoln): Mais le ministre avait une entente avec une autre compagnie en vertu de laquelle les droits n'entraient en vigueur qu'à une certaine date. Au lieu de respecter cette entente, le ministre dit que la mesure n'est que pour six mois. En d'autres termes, le ministre dit que le Gouvernement est justifié de manquer à sa parole pour six mois.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami a-t-il à ce sujet de la correspondance dans laquelle la compagnie se plaint?

M. CHAPLIN (Lincoln): La compagnie n'a pas correspondu avec moi. Le ministre a la correspondance.

L'hon. M. STEWART: L'honorable député parle-t-il au nom de la compagnie? Il semble très intéressé.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je suis intéressé parce que l'industrie de la soie est établie dans ma propre ville. Je connais les circonstances de l'entente qui existe. Je faisais partie de cette Chambre lorsque la mesure fut adoptée et je pris part au débat en cette circonstance. Lors de l'organisation de cette compagnie, lorsqu'elle s'adressa à la Chambre pour demander l'imposition d'un droit, l'ancien ministre des Finances (M. Fielding) fit certaines déclarations à ce sujet. Pendant qu'il parlait de ce tarif même, il employait les paroles suivantes que je trouve dans le Hansard de 1923, page 2648:

> Dans les discussions publiques, m'est avis que l'on ne tient pas suffisamment compte de l'importance qu'il y a d'asseoir le tarif douanier sur des bases stables. Les hommes d'affaires redoutent les dangers que comportent de fréquentes modifications du tarif. . . . Règle générale, il est toujours possible de fournir au pays une assurance raisonnable que le tarif douanier sera établi sur des bases stables. Il est fort à propos que le Gouvernement puisse offrir ces garanties, car il n'est pas un homme d'affaires qui se soucie de se lancer dans des entreprises exposées à péricliter par suite des modifications trop fréquentes du tarif.

Puis il ajoute:

> Lorsque les modifications que nous proposons maintenant auront été mises en vigueur, notre tarif douanier sera fort modéré; de fait, il sera peut-être aussi bas qu'il soit possible de le faire, dans les circonstances actuelles. Nous ne pouvons espérer, cela va sans dire, qu'il donnera satisfaction à tout le monde. Le présent tarif ne rencontrera pas les désirs de ceux qui voudraient voir à tout prix appliquer les principes du libre-échange. D'autre part, il ne rencontrera pas plus les désirs des adeptes du système de protection à outrance. En somme, la vie est faite surtout de compromis. Dans le domaine des affaires publiques, l'existence d'un gouvernement régulièrement constitué n'est possible qu'à la faveur de cet esprit de compromis.

Quand M. Fielding proposa d'imposer un droit sur ces produits, les gens qui désiraient établir cette entreprise sont venus d'Angleterre pour causer avec le ministre. On est arrivé à une entente satisfaisante pour ces An-

glais. Quand on a fait connaître les droits en question dans l'exposé budgétaire, les Anglais n'en ont pas été satisfaits et ils ont refusé de les accepter. Ils partirent pour New-York, mais quelqu'un les fit revenir. A la fin, on a modifié le tarif en changeant les résolutions. Tout cela est relaté dans les documents officiels. En premier lieu, on se proposait d'imposer les droits suivants: tarif de préférence britannique, 5 p. 100; tarif intermédiaire, 7½ p. 100; tarif général, 10 p. 100. Mais on les augmenta plus tard, pour satisfaire les Anglais, de cette façon: tarif de préférence britannique, 12½ p. 100; tarif intermédiaire, 17½ p. 100; tarif général, 17½ p. 100. Quand la Chambre a discuté ce sujet, j'ai posé au ministre cette question qu'on trouve à la page 3475 (v.f.) du Hansard de 1923, vol. 4:

Se propose-t-on d'appliquer ce droit sur-le-champ ou seulement lorsqu'on fabriquera des filés au pays.

M. Fielding répondit:

Oui, mais il y aura une remise de droit jusqu'au 1er juillet 1924. Dans l'intervalle, il y aura des remises, mais ceux qui seront obligés de se procurer cet article ailleurs pourront le faire.

M. Chaplin: Autrement dit, jusqu'à ce qu'un établissement canadien soit prêt à fabriquer l'article?

L'hon. M. Fielding: Jusqu'à ce qu'il se soit écoulé un délai raisonnable, avant l'expiration duquel on compte pouvoir commencer les opérations.

A la page 3477 (v.f.) on voit qu'on discuta de nouveau la question. Je demandais:

Je désirerais savoir du ministre sur quoi il se base pour fixer ce drawback à 60 p. 100 sur le filé de soie artificielle? Pourquoi 60 p. 100?

M. Fielding répondit:

Ce sont là des questions de traitement équitable. Je ne crois pas qu'il y ait de principe absolu en ce qui concerne la détermination des drawbacks. Ceux-ci varient.

Par suite de cette discussion et d'autres, le présent ministre des Finances, une journée ou deux plus tard, proposait lui-même de fixer le drawback à 80 p. 100. Cette proposition fut adoptée. Plus tard, quand la compagnie commença à produire, elle demanda elle-même que le drawback fût accordé encore pendant un an, parce qu'elle n'avait pu organiser complètement son usine et qu'elle ne voulait nuire à personne, tant qu'elle ne pourrait produire à sa pleine capacité. En attendant, elle voulait que les consommateurs de cet article pussent l'importer en bénéficiant de toute la remise.

L'hon. M. ROBB: La compagnie pense la même chose aujourd'hui.

M. CHAPLIN (Lincoln): Vraiment? Comment le savez-vous? Pourquoi le ministre refuse-t-il de déposer sur le bureau de la Chambre les lettres échangées avec la compagnie, pour que nous puissions nous en rendre compte nous-mêmes? Pour ma part, je ne crois pas, comme le ministre, que leur opinion n'a pas changé. En tout cas, on a prolongé le délai et le droit a été appliqué le 1er janvier dernier. Etant données les résolutions budgétaires maintenant à l'étude, on constate que ces gens n'ont joui de la protection que pendant trois mois et demi. Une autre compagnie survient et le ministre dit: "Maintenant nous devons accorder des secours à une entreprise importante". Pourquoi le ministre vient-il en aide à des étrangers au détriment d'industriels déjà établis au pays et envers qui il avait pris un engagement? C'est absurde, déraisonnable et éminemment injuste. Ce n'est pas du tout à l'honneur du ministre.

L'hon. M. ROBB: Apparemment, mon honorable ami n'a pas lu la résolution. Il dit que ces gens ont eu la protection pendant trois mois. S'il lit la résolution, il constatera que ses dispositions ne seront mises en vigueur que le 30 avril 1927 et seront appliquées jusqu'en novembre 1927. J'avoue tout de suite, après avoir entendu mon honorable ami, que je doute qu'il exprime l'opinion de la compagnie. S'il l'exprime exactement, je dois conclure que le représentant de l'association des manufacturiers à Ottawa qui est venu voir le ministre a exposé la situation sous un jour faux, car il m'a dit que ces industriels n'y voient pas d'objection et ne considèrent pas la modification comme grave.

M. CHAPLIN (Lincoln): Pourquoi le ministre rejette-t-il la responsabilité sur un autre? Il agit comme hier soir, alors qu'il nous a dit qu'un homme l'a importuné dans son bureau pour défendre les intérêts d'une autre compagnie. C'est tout à fait en dehors de la question et le ministre ferait bien de s'abstenir de ces tactiques, d'autant plus qu'il a reçu des lettres de ces gens. Pourquoi ne les dépose-t-il pas sur le bureau?

L'hon. M. ROBB: Le ministre, pas plus qu'un autre, ne transporte sur lui la correspondance du ministère des Finances. Si l'honorable député fait adopter l'ordre de déposer ces documents, je les ferai déposer.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je prierai le ministre de réserver cette affaire jusqu'au dépôt de la correspondance.

L'hon. M. ROBB: Non, je ne puis faire cela.

L'hon. M. MANION: Je n'arrive pas, je l'avoue, à deviner pourquoi le ministre refuserait d'accéder à la demande de l'honorable député de Lincoln de réserver cette matière jusqu'à la production de la correspondance. Si le ministre est de bonne foi,

et je n'ai pas de motif d'en douter, je ne vois pas pourquoi il hésiterait à déposer cette correspondance avant que nous en ayons fini avec cet article, vu que l'honorable député a porté contre lui une sérieuse imputation.

L'hon. M. ROBB: La raison pour laquelle je ne consens pas à réserver cet article, c'est que la députation est composée de 245 membres et que l'honorable député de Lincoln n'est qu'un seul d'entre eux. Je n'ai pas le dessein de retenir tout le reste de l'Assemblée à cause de lui.

L'hon. M. MANION: Je ferai remarquer au ministre que l'honorable député de Lincoln est au nombre des 116 députés qui siègent autour de lui et dont la grande majorité, c'est fort probable, pense comme lui. Il n'est donc pas seul. En apparence il faudrait conclure de cet incident que le ministre des Finances va négocier une entente avec une compagnie anglaise dans le but de créer une industrie en ce pays, puis qu'après lui avoir promis solennellement de la faire bénéficier d'un régime douanier protecteur durant un certain temps, il se dédira peu de temps après. Autrement dit le Gouvernement reniera de nouveau les promesses qu'il aura faites lui-même à ceux qui tenteront cette entreprise.

L'hon. M. DUNNING: Il n'en est pas ainsi.

L'hon. M. MANION: Qui dit qu'il n'en est pas ainsi?

L'hon. M. DUNNING: Lisez la résolution.

L'hon. M. MANION: Je sais fort bien ce que la résolution comporte. Mais qu'il y ait une petite modification quant au delai prescrit dans la résolution, cela fait-il quelque différence? La vérité c'est que le ministre ne respecte pas l'entente.

L'hon. M. ROBB: Le représentant de l'association des manufacturiers a déclaré que la compagnie n'y mettait pas d'objection.

L'hon. M. MANION: Mais le représentant de cette association n'est pas celui de la compagnie, et c'est avec la compagnie que le ministre est en pourparlers.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami parle-t-il au nom de la compagnie?

L'hon. M. MANION: Non; je ne connais aucunement la compagnie. Seulement j'ai écouté la discussion et entendu l'honorable député de Lincoln faire une déclaration que le ministre n'a pas encore répudiée, à savoir qu'une entente avait été négociée avec une compagnie en vue de lui accorder le bénéfice d'un régime protecteur jusqu'à ce qu'elle soit établie. Et voici que le ministre s'en vient, après qu'une autre compagnie s'est fait connaître, et se propose de répudier son entente vu que cette compagnie va s'établir dans Québec, c'est ainsi que les choses se passent d'après ce qu'on dit au ministre.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami s'oppose-t-il à l'établissement d'industries dans Québec?

L'hon. M. MANION: Non; je suis un aussi bon ami de Québec que le ministre. Il ne saurait avoir de doute là-dessus. Jamais je n'eus rien contre Québec. Toutefois je crois qu'il faut respecter ses engagements; qu'il faut être de bonne foi avec les industries d'Ontario aussi bien qu'avec celles de Québec. Maintenant nous faudra-t-il conclure de l'attitude du ministre à ce sujet que toute compagnie sur le point de s'établir en ce pays ne pourra placer sa confiance dans le Gouvernement pour plus de trois ans et demi? Devons-nous supposer qu'en si peu de temps le Gouvernement est pour mettre de côté une entente conclue avec une compagnie comme celle-ci pour le seul motif que quelque autre compagnie désire établir une industrie? Selon moi si nous sommes pour en agir ainsi, nous n'attirerons pas beaucoup de capitalistes.

L'hon. M. ROBB: Avant qu'on adopte cet article, je tiens à dissiper les malentendus. Jamais nous n'en sommes venus à une entente avec la compagnie. Ce Gouvernement, pas plus que celui qui l'a précédé ou que n'importe quel autre, n'a pris sur lui d'assurer à une compagnie le monopole d'une industrie pour toujours, et c'est ce que la compagnie reconnaît, puisque, par l'intermédiaire de l'association des manufacturiers, elle a déclaré n'avoir aucune objection à formuler. Je tiens maintenant à savoir si mon honorable ami de Lincoln et son honorable collègue de Fort-William parlent au nom de la compagnie?

L'hon. M. MANION: Je ne puis parler au nom de mon honorable collègue de Lincoln, mais j'ai déjà déclaré au ministre que je ne connaissais même pas le nom de la compagnie. Mais cet après-midi j'ai entendu discuter cette affaire et l'honorable député de Lincoln formuler une demande raisonnable, à savoir que le ministre réserve cet article jusqu'à ce soir et qu'entre temps il dépose la correspondance. Pourquoi le ministre ne peut-il pas ajourner le vote de cet article? Nous ne finirons pas d'adopter ces résolutions ce soir, et à mon sens, le ministre prend une attitude fort déraisonnable et injuste à cet égard.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre donne de nouveau à entendre que je représente la compagnie. Permettez-moi de l'assurer encore une fois qu'il n'en est rien. J'affirme, cependant,—je l'ai dit plusieurs fois,—qu'à mon sens le ministre ne traite pas ces gens équitablement. Il veut savoir s'ils se sont plaints à moi. Non, mais je crois savoir qu'ils se sont plaints au ministre. Le ministre prétend que ce n'est pas une grave question. Si c'est le cas, pourquoi ne dépose-t-il pas la correspondance et ne nous laisse-t-il pas en juger nous-mêmes?

L'hon. M. LAPOINTE: Même s'il se plaignent, pourquoi le Parlement n'aurait-il pas le droit d'effectuer n'importe quel remaniement du tarif?

L'hon. M. MANION: Le Parlement n'est privé d'aucun droit, mais nous demandons simplement le dépôt de la correspondance.

L'hon. M. LAPOINTE: En matière de tarif, la Chambre des communes exerce l'autorité suprême.

M. CHAPLIN (Lincoln): Assurément. Le Parlement exerce l'autorité suprême, et le ministre se fait souffler par ses honorables collègues, en faisant cette déclaration, mais existe-t-il vraiment un gouvernement?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

M. CHAPLIN (Lincoln): Et le Gouvernement conclut-il une convention pour la violer au bout de six mois? Voilà ce que vous avez fait et continuerez évidemment à faire.

L'hon. M. LAPOINTE: Les gouvernements ne sauraient conclure d'ententes particulières en matière de tarif.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Réflexion faite, je pense, le ministre ajournera la délibération de ce numéro du tarif. J'imagine qu'en ce faisant il y gagnera. Nous ne savons rien de l'affaire, n'ayant aucun renseignement avant de venir à la Chambre. Le ministre sait qu'après certaines difficultés,—je glisse là-dessus,—le député de Lincoln a découvert l'existence d'une opposition et il constate maintenant l'existence d'une correspondance à ce sujet. Il demande le dépôt de cette correspondance et le ministre y consent, mais se propose de le faire à une date où elle ne servira plus à rien. Le ministre de la Justice (l'hon. M. Lapointe) se met fort en colère et proclame l'autorité suprême du Parlement. Qui conteste le fait? Qui nie aucune prérogative du Parlement? Mais puis-je rappeler au ministre que nous, sur ces banquettes, nous sommes une partie du Parlement et avons aussi certains droits? Nous avons au moins les droits qui reviennent à 116 députés sur 245, et nous entendons les exercer, et avec raison. La seule façon intelligente avec laquelle le Gouvernement, autorité suprême, puisse traiter cette question, c'est en ayant en main le dossier de l'affaire. Le ministre dit qu'il a la correspondance et qu'il nous la communiquera quand tout cela sera réglé. Je me demande si le ministre de la Justice...

L'hon. M. LAPOINTE: En quoi l'approbation ou la désapprobation de cette compagnie modifie-t-elle le fond de la proposition?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il se peut, par exemple, monsieur le président que nous apprenions, pour la première fois, quelque chose des raisons qui motivent un remaniement tarifaire; il se peut, par exemple, que nous apprenions s'il est vraiment quelques objections contre un tel changement ou encore, si la conduite du Gouvernement est fondée ou tout à fait déraisonnable. Paur ma part, je n'ai pas la moindre objection à cette disposition. Franchement, je n'en connais rien. Mais, à mon avis, monsieur le président, la délibération avancera mieux quand le ministre ne rejettera pas à la légère une demande raisonnable, selon moi, une demande inspirée par l'aveu même du ministre qu'il a la correspondance. Apparemment, d'après les paroles du ministre, la disposition suscite certaines objections. Je me demande si le ministre de la Justice est d'avis qu'il faille régler une question sans avoir quelque connaissance des objections, sans connaître quelque chose du fond de la question. Sur ce que veulent ces gens, il n'y a pas de doute à y avoir, il s'agit de connaître leurs arguments, voilà tout. La Chambre n'a-t-elle pas le droit de connaître les deux côtés d'une cause, et comment le faire, sans prendre connaissance des faits. Je ne sais rien touchant cette disposition, dis-je, mais, à mon avis, nous obtiendrions de meilleurs résultats a agir avec une mutuelle franchise et à révéler à la Chambre les objections fondées ou non, avant qu'elle se prononce.

M. KAISER: Au dire du ministre de la Justice, le Parlement exerce l'autorité suprême en matière de tarif, mais hier, quand l'honorable député, d'Oxford-Sud (M. Sutherland) a proposé de relever de 5c. le droit sur la viande, monsieur le président a décidé que le Parlement n'a rien à y voir, que le Gouvernement seul règle cela à son gré.

M. le PRESIDENT: L'honorable député fait erreur: ce n'était pas pour cette raison.

M. CAHAN: Quant à l'établissement de cette industrie dans la province de Québec,

naturellement je désire qu'elle bénéficie de tous les avantages possibles, autant que toute autre industrie de cette province, ou d'une autre. Mais pour le moment, tout ce que nous connaissons à l'appui de l'article ainsi libellé, c'est la déclaration, verbale ou écrite, d'un représentant de l'association des manufacturiers canadiens, au ministre des Finances, à savoir que celle-là ne voyait pas de raison de s'y opposer. Eh bien, pour moi, bien que conservateur et protectionniste, je me refuse absolument, même si le ministre des Finances s'y sent porté, à en passer par les volontés d'un représentant de l'association des manufacturiers.

L'hon. M. LAPOINTE: Je suis d'accord sur ce point.

M. CAHAN: Je crois que c'est notre droit de savoir s'il y a de graves objections. Le ministre reconnaît qu'il y a des objections, mais il n'admet pas qu'elles soient sérieuses. Or bien des raisons ont été présentées à cette Chambre que le ministre ne juge pas sérieuses. . .

L'hon. M. ROBB: Très bien.

M. CAHAN: . . . mais que nous considérons essentielles, pertinentes, et très importantes. Je crois donc que le ministre faciliterait l'adoption de cet article en communiquant à la Chambre avec son obligeance habituelle, les renseignements qu'il possède. Le ministre de la Justice ne voit pas de raisons de demander le dépôt de cette correspondance, parce que le Gouvernement en juge indépendamment des objections présentées. Je suis convaincu cependant que les paroles du ministre de la Justice dépassent son intention. C'est toujours le cas avec lui, car il est certainement l'un des ministres les plus courtois. . .

L'hon. M. LAPOINTE: Un moment de faiblesse.

M. CAHAN: Connaissant l'objection, le ministre ne la considère pas bien sérieuse ou pertinente, mais pourquoi refuser à la Chambre d'en juger en connaissance de cause, puisque d'autres pensent différemment?

L'hon. M. ROBB: Je remarque la présence de l'honorable député de Lambton-Est, et je suis prêt à passer à l'article 469b, puisque l'honorable député de Lincoln demande de façon aussi engageante que celui-ci soit réservé.

M. CHAPLIN (Lincoln): J'en remercie très cordialement le ministre.

(L'article est réservé.)

Tarif douanier, 469b. Machines et appareils, et pièces de machines et appareils, devant servir à la production du pétrole brut et des fertilisants extraits de schistes, à l'exclusion de la force motrice d'une classe ou sorte produite en Canada. Tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Monsieur le président, je remercie le ministre pour son obligeance en m'accordant quelques minutes pour préparer mon sujet. L'industrie dont je vais parler est située dans ma circonscription et plus de trois millions de dollars sont placés dans cette industrie. Des milliers de personnes, citadins, ou habitants des villages voisins, y sont donc intéressés au plus haut point. Je ne m'oppose aucunement à l'article tel qu'il est redigé. J'en profite seulement pour traiter le sujet parce que c'est le seul article qui fasse mention du pétrole brut. Le ministre en 1923, appuyait l'honorable M. Fielding lorsqu'il abolit la prime sur le pétrole brut. La prime était alors de 1c. ½ par gallon et l'objet en était d'abolir le droit de douane. Le ministre sait parfaitement que toute pièce d'outillage employée dans cette exploitation, enveloppe, pompe, tuyau, tige, robinet, outil, doit être achetée soit en Canada, d'une industrie protégée, ou aux Etats-Unis, et alors acquitter un droit de 27½ à 30 pour 100, plus la taxe de vente de 5 pour 100, l'un et l'autre revenant à la trésorerie. L'on voit donc immédiatement l'impossibilité pour les producteurs de continuer dans ces conditions, c'est-à-dire, s'ils doivent se munir d'outillages d'industries protégées à ce point. Le ministre a entendu ces observations maintes fois. Des députations sont venues à Ottawa lui exposer la situation et le prier le plus vivement possible d'y remédier dans une certaine mesure. Au cours de la dernière session, le ministre a reçu le rapport de M. Hume du service géologique, démontrant de façon concluante l'impossibilité pour les producteurs de continuer dans ces conditions. J'avoue que plusieurs exploitations sont maintenues, mais je n'en connais pas une qui rapporte des profits. Dans les conditions que j'ai mentionnées, presque toutes les exploitations de la région de l'ouest se font à perte.

On a demandé au ministre, l'an dernier, de faire une enquête, et il a bien voulu se rendre à ce désir. Il a envoyé son expert, M. Russell, qui est maintenant devant lui, s'enquérir de cette industrie. Celui-ci a eu toute la latitude voulue. On lui a fait voir des états des opérations des grandes compagnies de production, de même que leurs livres et leurs rapports financiers. Il a eu la preuve qu'il était impossible de continuer sans quelque protection ou prime, ou du moins le dégrèvement du droit sur les articles qu'elles achètent des industries protégées. Si je comprends bien, M. Russell

a présenté, comme c'était naturel, un rapport à son retour à Ottawa. J'ai demandé ce rapport, ce qui était une demande raisonnable, mais, malheureusement, le ministre n'a pas jugé à propos de le déposer. Je suis convaincu que si nous prenions connaissance de ce rapport nous verrions que M. Russell en est venu à la même conclusion que M. Hume, à savoir que cette industrie ne pouvait se maintenir.

Il y a un jour ou deux, j'ai reçu une lettre du ministre me demandant pourquoi l'extraction du pétrole brut avait fort augmenté depuis la réduction de cette prime. Je puis répondre que la production a diminué dans les anciens districts. Il y a deux ou trois ans, un puits important a été creusé au Nord-Ouest par l'Imperial Oil Company, et c'est ce puits qui est responsable de tout le pétrole supplémentaire de bonne qualité extrait au Canada. Des millions ont été dépensés par l'Imperial Oil Company pour le creusage de ce puits, et des millions ont été employés depuis par cette compagnie et autres pour essayer d'avoir un autre puits comme celui-là. Le puits en question ne livre pas ce que l'on appelle du pétrole brut mois de l'huile plus raffinée. On me dit qu'à sa sortie du puits, elle peut être placée dans le moteur même, alors que le pétrole provenant d'ailleurs doit être raffiné.

Voilà quelques-unes des observations que je désirais soumettre au ministre en le priant de donner quelque aide à cette industrie. Je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre en m'étendant davantage sur le sujet, mais j'espère que le ministre en est venu à quelque conclusion à cet égard. Depuis des années j'ai tenu le ministre pour un homme juste, ayant eu le privilège de siéger en même temps que lui à la Chambre. Je ne puis croire qu'il va laisser dans cette situation les producteurs de pétrole brut de l'ouest de l'Ontario. A moins que quelque assistance ne soit donnée immédiatement à cette industrie, je lui dirai franchement que d'ici à un an elle sera en bien plus mauvaise posture qu'aujourd'hui.

M. MacLAREN: Cet article concerne le droit sur les machines spéciales relatives à l'extraction du pétrole de schistes et la production de fertilisants provenant de schistes pétrolifères. C'est une nouvelle industrie au Canada, et les machines nécessaires à cette exploitation ne sont pas manufacturées au pays. Il importe donc que ces machines spéciales et chères soient importées en franchise. Aucune manufacture du pays ne sera lésée, parce qu'il n'en existe pas. J'approuve donc cet article parce qu'il contribuera à la création de ces industries au Canada et, comme je l'ai dit, ne nuira à personne.

Je désire ajouter un mot au sujet de la prime à la production du pétrole. Durant plusieurs années, le Parlement a accordé cette prime, mais, il y a deux ou trois ans, l'ex-ministre des Finances l'a enlevée. Il a donné pour raison qu'on s'attendait à une découverte très prochaine d'une quantité considérable de pétrole dans le nord-ouest du pays qui entraînerait le paiement d'une somme énorme aux propriétaires de ces puits. On a fait observer à la Chambre, dans le temps, que c'était une décision prématurée. Nous espérions que ce pétrole serait trouvé, mais il ne l'a pas été jusqu'à présent si ce n'est qu'en petites quantités. On avait aussi suggéré au ministre qu'il pourrait se prémunir contre le paiement d'une somme trop élevée sous forme de prime en limitant les paiements à un certain volume de production, à un certain nombre de barils de tel ou tel puits dans un temps déterminé. Cela nous aurait protégé contre toute dépense exagérée des fonds publics. Cependant, cette suggestion n'a pas été acceptée et la prime a été enlevée à deux ans d'avis. Je profite de l'ocsasion pour dire que cette prime a été abolie prématurément. L'exploitation des puits de pétrole que nous avons au Canada, n'est pas rémunératrice, en réalité; il faudrait une mise en valeur qui serait poussée davantage. Pour ne citer qu'un exemple, les puits dans le comté d'Albert sont juste en mesure de continuer les affaires. Je ne crois pas que les actionnaires touchent un seul sou de dividende.

En ce qui regarde cet article, monsieur le président, je suis heureux que l'occasion me soit offerte de l'approuver puisqu'il encouragera le développement d'une nouvelle industrie dont l'exploitation finira par être rémunératrice, j'ose l'espérer. En second lieu, j'ai confiance que la question des primes à la production du pétrole au Canada, convenablement entourée de toutes les précautions, restera présente à la mémoire du ministre des Finances, qui verra peut-être jour de les remettre en vigueur pour une certaine période.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Puis-je demander au ministre d'étudier cette question, s'il ne se soucie pas de se prononcer aujourd'hui et de tenir compte de la suggestion de l'honorable député de Saint-Jean-Albert (M. MacLaren), savoir que le paiement de la prime pourrait être limité à un certain nombre de barils par jour, disons cinq barils ou moins. De cette façon, les deniers publics seraient protégés; il serait

impossible de retirer des bénéfices illicites à la faveur de cette prime et, de plus, l'industrie pétrolifère pourrait être développée d'une manière raisonnable.

L'hon. M. ROBB: Ce n'est pas la première fois que les honorables membres insistent pour que j'accorde des primes au développement de cette industrie. Mes honorables amis doivent se rendre compte toutefois que, tandis que le devoir leur incombe d'insister au nom de leurs commettants afin d'obtenir des primes en aide aux industries régionales, le mien consiste à protéger le trésor public. Je dois envisager la situation au point de vue du pays en général et me rendre compte de l'effet qu'exercerait une pareille mesure sur tout le dominion dans son ensemble. Si j'ai bien compris, l'article en délibérations ne soulève aucune objection. Cependant, mes honorables amis ont profité de la circonstance pour présenter une fois de plus au Gouvernement les vues qu'ils ont exposées à maintes reprises et de si éloquente façon au ministre des Finances, concernant cette question des primes. D'après les observations de l'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong) j'ai compris que les exploitants des puits de pétrole de sa région doivent surmonter certaines difficultés du fait qu'ils sont obligés d'acheter leur outillage sur un marché protégé. Nous avons examiné la question avec soin. Ces industries sont situées dans la région pétrolière qui s'étend aux environs de Petrolia...

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Non pas.

L'hon. M. ROBB: Bien, jusqu'à un certain point; elles ne sont peut-être pas toutes située dans cette région; cependant, ces industriels ont fait valoir leurs objections contre l'idée de leur enlever la protection dont ils jouissent. De plus, nous avons reçu des représentations de la part des propriétaires de puits de pétrole situés dans d'autres parties du pays, où les puits sont creusés à de grandes profondeurs, affirmant qu'il est impossible de se procurer au pays les tubes de retenue et certains des tuyaux nécessaires à l'exploitation de ces puits à grande profondeur. Ils ont pu obtenir ces tubes et ces tuyaux de certaines industries canadiennes protégées, mais ce matériel ne résiste pas à la pression lorsque les puits sont poussés à des grandes profondeurs; et on nous a pressés de réduire les droits et de faire certaines concessions touchant l'importation de ces tubes et de ces tuyaux. Et que mes honorables ami de la gauche le sachent bien, les représentations que j'ai reçues à cet effet ne viennent pas seulement d'honorables membres du parti ministériel, des amis du Gouvernement, mais aussi de certains membres de l'opposition. Ils sont d'avis que nous pourrions faire certaines concessions sous forme d'une réduction des droits imposés sur les tubes nécessaires à l'exploitation de l'industrie pétrolière. J'expose la situation sous son vrai jour afin que les industries canadiennes, qui jouissent d'une certaine protection, s'efforcent au moins d'améliorer la qualité de leurs produits. Il est raisonnable suivant moi que ces industries se mettent en mesure de fournir le matériel nécessaire, si elles désirent être protégées. Dans les vieilles régions, il est vrai que le débit des puits de pétrole a quelque peu diminué; cependant, il a augmenté dans d'autres districts. Mon distingué prédécesseur, le très honorbale M. Fielding, en lisant les annonces publiées un peu partout quant à la possibilité de mettre en exploitation du soir au matin des puits dou le pétrole s'échappe à jet continu, avait prévu le danger de tarir le trésor public par le paiement des primes à des entreprises de cette nature. Il donna donc avis que la prime, qui avait été en vigueur au Canada depuis nombre d'années, depuis 1903 ou 1904 je crois, serait de 1½c. par gallon jusqu'au 30 juin 1924 et qu'elle serait alors réduite à ¾c. par gallon, jusqu'au 30 juin 1925, alors qu'elle serait discontinuée. Or, il est assez remarquable que le rendement des puits a diminué au lieu d'augmenter pendant cette période où la prime était versée; mais aussitôt que la prime fut abolie, la production du pétrole brut a augmenté.

M. RYCKMAN: Est-ce dû au Gouvernement?

L'hon. M. ROBB: En tout cas, le rendement a été plus considérable. Les chiffres que j'ai sous la main ne remontent pas très loin en arrière; cependant, je constate que l'extraction du pétrole brut a été de 179,068 barils en 1922; de 170,169 barils en 1923 et de 160,773 en 1924. Nous avons versé la prime durant toute cette période ainsi qu'au cours des six mois terminés au 30 juin 1925; or la production a été de 80,970 barils pendant les six mois en question. Ensuite, durant les six mois suivants, après la suppression de la prime, du 1er juillet au 31 décembre, la production, qui avait été de 80,970 barils pendant les six mois précédents, est montée à 237,283 barils, sans prime. Ayant ces chiffres sous les yeux, je demande aux honorables députés de la gauche, je fais appel à l'ancien ministre des Finances, pour savoir si nous aurions raison de retourner au système de primes.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je sais que le ministre connaît très bien la raison de cette augmentation; il sait qu'elle a été causée par le puits dont je parlais il y a un instant, puits qui a donné de 400 à 500 barils de pétrole par jour. Dans un sens, c'est absurde d'attribuer l'augmentation à la suppression de la prime.

L'hon. M. ROBB: Je ne l'ai pas attribuée à la suppression de la prime.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le ministre a tenté de faire croire à la Chambre que l'augmentation s'était produite depuis qu'on avait supprimé la prime. Il m'est impossible de comprendre pourquoi le ministre persiste à forcer cette industrie à acheter ses fournitures d'industries protégées du Canada et de compter qu'elle maintiendra la concurrence avec l'énorme production des Etats-Unis. Il doit comprendre qu'aux Etats-Unis, la production de pétrole de surface est de deux millions de barils par jour, cette moyenne s'est maintenue l'an dernier. Le ministre doit aussi tenir compte qu'aux Etats-Unis, avec leur production d'affleurement, il n'existe pas de taxe de vente ni de droits sur les fournitures achetées. Comment donc peut-il croire que cette industrie va exister dans de telles conditions? Le ministre a supprimé le droit sur les plus gros tubes et les fournitures utilisées pour les plus importants puits du Nord-Ouest, pourquoi ne pas supprimer les droits sur les tubes et fournitures utilisées dans l'Est? Cette demande me semble juste et raisonnable. Je répète. Le ministre a supprimé les droits sur les gros tubes et les fournitures entrant au Canada pour être utilisés dans le Nord-Ouest; alors que les petits tubes et les fournitures employés dans l'Est doivent encore payer des droits de 27½ et 30 p. 100, outre la taxe de vente. C'est certainement injuste pour les gens de l'ancienne région que leur demander de persister dans ces conditions. Le ministre peut-il me dire s'il a ou non étudié cet aspect de la question?

L'hon. M. ROBB: Je puis affirmer à mon honorable ami que je vais étudier soigneusement cette partie de ses remarques. Il comprend, naturellement, que les modifications au tarif demandent beaucoup d'étude. Je crois que mon honorable ami a raison quand il s'attaque à la taxe de vente et je vais étudier la chose avec le plus grand soin pour voir comment on peut l'encaisser et apporter une restriction pour cette industrie en particulier. La question sera prise en considération.

[L'hon. M. Robb.]

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je suis très reconnaissant au ministre. Je suis persuadé que M. Russell appuiera mes déclarations.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier, 438. Locomotives et voitures automotrices pour chemins de fer et tramways: Tarif de préférence britannique, 23½ p. 100; tarif intermédiaire, 30 p. 100; tarif général, 35 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il n'y a aucun changement, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROBB: Il n'y a pas de changement dans le taux. Je propose que l'article 438 soit modifié afin de se lire comme suit:

Locomotives et voitures automotrices pour chemins de fer et tramways, ainsi que les châssis, capotes, roues et carrosseries pour ces voitures.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cela signifie des pièces détachées pour des voitures automotrices pour chemins de fer?

L'hon. M. ROBB: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pourquoi ce changement?

L'hon. M. ROBB: C'est fait dans un but administratif afin de comprendre les châssis, les capotes, les roues et la carrosserie.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel tarif appliquait-on autrefois à ces pièces?

L'hon. M. ROBB: Le même qu'à présent.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il n'y a donc aucun changement.

L'hon. M. ROBB: Aucun changement.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Tarif douanier, 438a. Automobiles et voitures automotrices de toutes sortes n.d. Tarif de préférence britannique, 15 p. 100; tarif intermédiaire, 25 p. 100; tarif général, 27½ p. 100.

L'hon. M. ROBB: Je propose que cet article soit modifié comme suit:

Automobiles et voitures automotrices de toutes sortes, n.d. et châssis pour ces voitures.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est là, monsieur le président, un des articles dont nous avons tant entendu parler. L'honorable minisitre a maintenant l'occasion qu'attendait, je pense, le très honorable premier ministre, de citer les opinions des experts et d'expliquer d'une façon exacte sur quoi il s'est basé pour proposer cette réduction. L'honorable ministre veut-il donner maintenant les détails que le premier ministre a prétendu avoir?

L'hon. M. ROBB: A mesure que nous entrerons dans les détails, je me ferai un plaisir de donner à mon honorable collègue les renseignements. D'abord, qu'il me permette de lui indi-

quer la marche des affaires. Dans le cours de l'année financière terminée le 31 mars 1925, la valeur totale des automobiles importées a été de $8,726,714. Là-dessus les voitures de $1,000 et moins représentaient $1,731,340 et les voitures d'une valeur supérieure à $1,000, $6,995,374. Sur le nombre d'automobiles de tourisme fabriquées au Canada sur lesquels la taxe d'accise a été payée durant l'année financière terminée le 31 mars 1925, il y en avait 58,547 d'une valeur de $1,200 et moins, formant un total de $35,047,097, et 6,205 de plus de $1,200, représentant une valeur totale de $10,308,230.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Combien a-t-il été versé sous forme de taxes de luxe, taxes de consommation et autres taxes du même genre?

L'hon. M. ROBB: Je ne sais pas trop si j'ai le renseignement sous la main, mais l'honorable député se rappellera qu'outre le droit de douane et le 5 pour 100 de la taxe de consommation, il y a une taxe d'accise de 5 pour 100 sur les voitures de $1,200 et moins et de 10 pour 100 sur les voitures de plus de $1,200.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La taxe de luxe est en plus de la taxe de consommation?

L'hon. M. ROBB: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre voudra sans doute nous dire sur quoi il s'est basé pour proposer cette réduction?

L'hon. M. ROBB: La réduction des droits de douane?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui.

L'hon. M. ROBB: Nous nous sommes basés sur l'expérience acquise dans les affaires du département. L'honorable député sait que 47 pour 100 des automobiles fabriquées au Canada l'an dernier ont été exportées; nous pouvons facilement le vérifier par les remboursements que nous avons à effectuer dans le cas des voitures exportées. Nous remboursons 99 pour 100 et c'est là-dessus que nous nous basons pour calculer le coût et la quantité des voitures fabriquées au Canada. Mon honorable collègue sait que dans le commerce des automobiles, comme dans le commerce des spiritueux, des cigarettes, des soieries et autres, les droits de douane étant élevés, la contrebande est devenu un métier lucratif. On avait exprimé une certaine opinion dans cette Chambre l'an dernier; j'avoue que je l'avais contestée, tout en me figurant, à l'époque, que je me trompais. J'habite dans un comté où je pouvois observer la conrtebande et entendre mes voisins se plaindre des dangers que présentent les contrebandiers sur les routes en conduisant leurs voitures à toute vitesse sans s'occuper des personnes qui peuvent être sur la route. Je me suis dit que si la contrebande rapportait tant, cela valait la peine de vérifier ce qui avait été dit l'an dernier. D'après ce que j'ai pu voir, le public en général estimait que l'industrie de l'automboile profitait de tous les avantages que lui accordait le tarif. Je dois dire, en toute justice pour d'autres industries qui fabriquent des pièces d'automobiles, qu'un examen de la situation m'a convaincu qu'elles ne profitent pas entièrement de cette protection; mais les fabricants d'automobiles ne font pas grâce d'un sou et c'est pourquoi nous avons jugé raisonnable d'abaisser les droits. Je pense que c'est aussi l'avis de nos collègues d'en face et je sais, après avoir entendu les arguments de part et d'autres, que le Gouvernement se montre assez généreux envers cette industrie qui est suffisamment protégée pour rapporter.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je veux bien comprendre l'honorable ministre et être absolument juste à son égard. D'après lui, quelle protection doit-on accorder à cette industrie?

L'hon. M. ROBB: A mesure que se poursuivra le débat, je m'expliquerai.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais le débat est entamé. Le ministre a-t-il une idée de ce que doit être cette protection? Il me semble que ma question est bien raisonnable.

L'hon. M. ROBB: Après avoir examiné la situation de l'industrie de l'automobile, j'ai conclu que nous avions absolument raison d'exiger que la moitié de la voiture soit fabriquée au Canada. En effet, j'ai découvert que certaines maisons d'automobiles au Canada ne fabriquent pas, qu'elles ne font qu'assembler les pièces et que si elles se sont établies au Canada, ce n'est pas tant pour le marché canadien que pour les avantages dont elles jouissent dans le commerce d'exportation, grâce à nos conventions commerciales avec les autres pays. Mon honorable collègue me demande quelle protection on doit leur accorder. Or, ils jouissent d'un droit de 27½ pour 100 sur les automobiles d'une valeur dépassant $1,200 et de 20 pour 100 sur les voitures de valeur inférieure à ce chiffre. Maintenant mon honorable ami veut savoir quelle est la somme nette de protection. . .

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Précisément.

L'hon. M. ROBB: Parce que les fabricants de pièces interviennent là-dedans Lorsque ces derniers pourront s'entendre entre eux, il me sera plus facile de discuter l'affaire avec eux. Je comprends très bien pourquoi les honorables députés de cette Chambre ne par-

tagent pas la même opinion sur cette question des droits sur les automobiles, mais je puis leur assurer que cette divergence de vues n'est pas plus prononcée parmi eux qu'elle ne l'est parmi les fabricants d'automobiles et de pièces d'automobiles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ai-je lieu de conclure, d'après ce que dit le ministre, que j'avais raison, lors de la discussion sur le budget, de dire, comme il m'a paru lui-même le reconnaître, qu'au moment où le Gouvernement déposait ces propositions budgétaires, il ne savait rien de la somme nette de protection dont jouissait l'industrie?

L'hon. M. ROBB: Non, c'est chose que je n'admets pas.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans ce cas-là, voyons ce qui en est. Je crois avoir raison, et le ministre ne veut pas l'admettre. Je sais qu'il me donne raison; il l'a déjà fait.

M. le PRESIDENT: Je proposerais de passer à l'examen des numéros 438a et 438b ensemble, si personne ne s'y oppose.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il vaut mieux les examiner séparément; ce sont deux numéros qui diffèrent tout à fait l'un de l'autre.

L'hon. M. ROBB: J'ai ici les statistiques relatives aux drawbacks sur les automobiles. Mon honorable ami désire-t-il que je les fasse consigner au compte rendu. J'ai en mains un relevé des drawbacks payés sur les automobiles ainsi que leur valeur à l'exportation. Il s'agit du rapport fait sous serment par le fabricant lui-même. Je veux bien croire qu'il y a lieu d'accepter ce relevé. En voici la teneur:

Désignation de l'automobile	Valeur déclarée sous serment	Drawback réclamé
Chrysler, 4 cyl. (après juillet 1925)	$697 50	$145 01
Chrysler, coupé	732 50	180 21
Chrysler, de promenade	758 00	188 62
Chrysler, sedan	808 00	202 85

Prenons une autre marque d'automobile qui n'entre pas tout à fait dans cette catégorie, mais qui nous donne une idée générale des drawbacks sur les automobiles.

Dodge, tourisme (après septembre 1924)	$ 801 04	$125 88
Dodge, sedan	1,202 32	173 95
Ford, routière	282 00	19 29
Ford, sédan tudor	491 00	62 73

Si d'autres marques intéressent les honorables députés, j'ai les données qui les concernent.

[L'hon. M. Robb.]

M. McGIBBON: Le ministre a-t-il ces données établies en pourcentages?

L'hon. M. ROBB: Non. Passons maintenant aux automobiles de la General Motors:

Désignation de l'automobile (Après le 26 novembre 1923)	Valeur déclarée sous serment	Drawback réclamé
Chevrolet, sedan	$ 604 54	$ 83 03
Chevrolet, coupé	540 54	131 91
Buick, sedan, n° 50	1,674d16	376 56
Buick, limousine-sedan	1,755 34	317 44
(Après le 12 juin 1925)		
Studebarker, phaéton	870 00	228 41
Studebaker, brougham	1,113 00	298 76
Studebaker, berline	1,254 00	326 50
(Après le 15 septembre 1924)		
Willys-Overland, 91, de tourisme	378 00	65 10
Willys-Overland, sedan	474 00	98 98

M. EVANS: S'agit-il du drawback payé sur la matière première ou sur les pièces à l'état fabriqué?

L'hon. M. ROBB: Sur les matériaux importés. Ce peut être de la matière première importée ou des pièces importées; non seulement les fabricants d'automobiles, mais toutes les industries, ont droit, aux termes de notre loi, à un drawback de 99 p. 100 lorsque les marchandises sont exportées.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre doit avoir tiré quelque conclusion de ces chiffres. A quelle conclusion en est-il arrivé quant à la somme nette de protection dont jouissent ces établissements, ou en a-t-on établi le pourcentage? A un honorable député qui lui demandait il y a un instant s'il avait des pourcentages, l'honorable ministre a répondu: Non. On a dû certainement songer à cela.

L'hon. M. ROBB: Je ne voudrais pas faire le moindre tort ou porter atteinte à l'industrie de l'automobile au Canada. Je tiens à voir cette industrie prendre de l'expansion et je suis content de savoir que ces fabricants font un aussi gros commerce d'exportation. Mais je veux aussi qu'ils fassent un chiffre raisonnable d'affaires au pays même et, après examen, je dois dire qu'un certain nombre parmi eux ont joui au Canada d'une protection d'à peu près 100 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous sommes heureux d'avoir cette donnée. Nous voulons tous que cette industrie s'exerce dans des conditions équitables et nous ne saurions arrêter de décisions qui ne reposent que sur quelques assertions d'ordre général. Il suffit d'un simple calcul pour établir les pourcentages. Quel résultat le ministre a-t-il obtenu, ou en est-il arrivé à quelque chose?

L'hon. M. ROBB: J'en suis venu à la conclusion que ces industriels étaient trop protégés, et j'ai décidé de diminuer la protection

dont ils jouissaient. J'ai conclu que j'avais eu tort, l'an dernier, de m'opposer à quelques-uns des amis de l'honorable député. J'ai jugé qu'une protection de 27½ p. 100 sur les autos plus coûteux et 20 p. 100 sur les autres était assez forte. Je suis toujours de cet avis.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je veux simplement savoir ce qui en est. Au moment où le Gouvernement a arrêté ces chiffres, ou bien les a reçus de l'honorable Laird, de Pipestone, le Gouvernement ne savait-il pas réellement quel était le chiffre net de la protection? J'ai tout fait pour obtenir ce renseignement; mais je n'ai pas réussi.

L'hon. M. ROBB: Cela ne m'étonne pas, puisque je n'ai pu l'obtenir moi-même. Chaque fabricant d'automobiles semble avoir une idée différente des autres; et je n'ai pu arriver à tout soumettre à un contrôle uniforme.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami ne l'avait pas alors; et il ne l'a pas plus aujourd'hui. Non seulement ne savait-il pas ce qu'il faisait lorsqu'il a effectué le premier changement; mais il ne le sait pas encore. Dans les circonstances je vais citer ce que M. Russell a dit à Montréal et je demande au ministre s'il sait à quoi s'en tenir sur l'exactitude de ce que dit M. Russell:

En 1925, la production canadienne d'automobiles a atteint la valeur de 67 millions de dollars; de sorte que si toutes ces voitures avaient été importées sous un tarif de 35 p. 100 les droits perçus se seraient chiffrés à 17 millions de dollars.

Ces chiffres sont-ils exacts?

L'hon. M. ROBB: Je ne les ai pas vérifiés.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a devant lui son expert avec ses chiffres. Par contre les manufacturiers d'autos ont versé à la douane, moins les drawbacks, plus de $7,400,000. Est-ce exact? Le Gouvernement sait-il si cela est exact ou non? Apparemment on voudrait être fixé là-dessus d'abord avant d'arriver à une conclusion. Comme le Gouvernement ne sait pas encore, apparemment, à quoi s'en tenir, il reste quelque chose à faire au comité. Il a dit aussi que les manufacturiers qui nous ont fourni des données avaient payé en droits de douane $1,250,000 de plus. Mon honorable ami veut-il me dire si cela est vrai, oui ou non? Le département s'est-il jamais renseigné à ce sujet? J'attends une réponse.

L'hon. M. ROBB: Je n'ai pas contrôlé ces chiffres.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: M. Russell continue:

Une estimation modeste établit que nos fabricants d'autos et ceux qui leur fournissent les matériaux et les pièces ont payé à l'Etat 10 millions de dollars en droits de douane contre un droit global de 17 millions que l'Etat aurait perçus si toutes ces voitures avaient été importées.

Les paroles du ministre me donnent lieu de croire qu'il n'est pas renseigné quant à cela car, en somme ce n'est qu'un résumé des détails précédents. Ces chiffres, qui se rapportent à la question vitale de savoir quelle protection est réellement accordée à l'industrie, montrent que cette protection n'a pas été de 17 millions de dollars, le montant total résultant du tarif, mais bien de 7 millions, défalcation faite des 10 millions payés en droits par les fabricants et leurs fournisseurs. Voilà qui équivant à une protection nette de 14½ p. 100. Or, le ministre peut-il dire si, oui ou non, ces chiffres sont exacts. Il ne peut pas répondre. Il ne le sait pas.

M. MacLEAN (Prince): Quelle serait la conséquence du drawback, quant à cela?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député doit constater que le drawback n'y est pour rien. Il s'agit de la production non pas exportée, mais utilisée au pays même le drawback n'a rien à y voir.

M. MacLEAN (Prince): Il importe de bien s'entendre sur ce point.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le manufacturier ne reçoit pas un drawback sur les voitures vendues au Canada et c'est d'elles qu'il s'agit. Et la réduction est censée se rapporter exclusivement aux autos vendus au pays même.

M. McLEAN (Melfort): N'est-il pas vrai ques les manufacturiers jouissent de toute la protection du tarif sur les parties de la voiture fabriquées au Canada, alors qu'ils payent la douane sur les parties fabriquées aux Etats-Unis?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il ne s'agit pas seulement de ce qui est manufacturé aux Etats-Unis. L'honorable représentant pose là une question fort à propos qui mérite une réponse. Je vais prier le ministre de dire au comité quelles parties de l'automobile les manufacturiers canadiens doivent nécessairement importer des Etats-Unis ou de quelque autre pays. Cette question découle de celle que l'honorable député vient de me poser. Le ministre voudra peut-être nous dire, d'après ses experts, quelle partie de l'automobile, nos fabricants doivent de nécessité, acheter à l'étranger.

L'hon. M. ROBB: Je ne saurais dire à mon honorable ami quelles parties doivent être achetées ainsi "de nécessité". Il sait aussi bien

que moi que, cette semaine par exemple, on sermait obligé d'acheter certaines pièces à l'étranger parce que l'industrie canadienne se trouverait dans l'impossibilité momentanée de les fournir. Par contre, le semaine suivante on pourrait peut-être obtenir au Canada tout ce qui serait nécessaire; et l'autre semaine, on se verrait encore obligé de recourir à l'étranger. Tout dépend de la marche de l'industrie. Plus tard j'ai l'entention de donner une liste des pièces qu'on dit ne pas être manufacturées au Canada; j'accorderai une autre réduction sur elles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable représentant de Melfort s'intéresse à cette question; il est évident qu'il veut être renseigné. Le ministre conviendra avec moi qu'à part la production locale il y a des pièces qui ne sont pas fabriquées au Canada, par exemple, les indicateurs de vitesse, les carburateurs, les câbles pour indicateurs de vitesse, les ampèremètres, les interrupteurs d'allumage, les pendules, les sirènes et des accessoires similaires. Il faut les importer de l'étranger.

L'hon. M. ROBB: Ils ne sont pas manufacturés au Canada? Que propose alors mon honorable ami?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En ce moment je tente d'éclaircir la situation. L'honorable député de Melfort a posé une question: il fait ressortir que le fabricant canadien jouit de toute la protection du tarif sur les parties d'auto manufacturées au pays, mais que lorsqu'il achète des parties aux Etats-Unis, sa protection est abaissée du montant des droits payables sur les pièces importées. Or j'affirme,—et en fait le ministre l'a reconnu,—que certaines pièces doivent nécessairement être achetées aux Etats-Unis ou ailleurs. Et cela est vrai non seulement des pièces mais d'une certaine trempe d'acier qu'on ne peut pas encore produire au Canada, au su de quiconque s'est intéressé un tant soit peu à la question. Nous avons les matières premières mais ces choses n'ont pas encore été fabriquées au Canada; elles devraient l'être.

J'ai communiqué à la Chambre des chiffres précis et bien intelligibles; je ne crois pas que les fabricants d'automobiles sacrifient des bénéfices sans besoin. Le ministre ne peut pas révoquer ces chiffres en doute puisqu'il ne sait rien du sujet; du moins n'a-t-il pas de chiffres à opposer aux miens. Ces chiffres se rapportent à une question dont le ministre ne sait pas le premier mot; et pourtant il a pris sur lui de dire qu'il se faisait de la contrebande. Dois-je conclure des remarques du ministre que l'importation illicite des autos est en partie responsable de cet abaissement?

L'hon. M. ROBB: Pas précisément; mais cette considération m'a fait modifier mon attitude de l'an dernier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui et non:—"pas précisément". Mon honorable ami tâtonnant en quête d'un prétexte quelconque pour excuser sa décision, s'accroche à cette toile d'arraignée qui pend au plafond: La contrebande est en partie responsable du changement! Or je pense franchement que le ministre n'en croit pas le premier mot. Il sait très bien, en effet, que s'il est un objet difficile à introduire au pays en contrebande,—bien entendu si nous avons un service douanier qui s'occupe de son affaire,—c'est bien une automobile.

Puisque le ministre ne savait pas quel était le chiffre net de la protection, comme il ignorait que ces gens payaient au Trésor en droits de douane seulement 10 millions de dollars, pourquoi affirme-t-il, comment peut-il affirmer qu'ils profitaient de toute la protection du tarif? Il va peut-être nous expliquer cela plus tard. M. Russell dit qu'en sus des droits de douane payés par les manufacturiers en 1925, ils ont dû verser au fisc $7,400,000 en impôts sur la vente, en droits d'accise et en droits de timbres-poste. Mon honorable ami savait-il cela? ou bien est-ce encore une nouvelle que j'annonce au Gouvernement? Le ministre ne répond pas. Evidemment je lui apprends la chose. Donc, sous tous ces chefs, l'Etat a prélevé sur l'industrie de l'automobile la somme de $17,400,000. Le ministre a-t-il jamais supputé la taxe dont le Gouvernement frappait les automobiles vendues au Canada sous son régime fiscal?

L'hon. M. ROBB: Sous le régime fiscal de mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre fait erreur. Je sais qu'il veut être juste; mbais il court d'un refuge à l'autre. Il s'est attaqué au tarif et il avait parfaitement droit de le faire; mais assurément il n'a pas conclu à un abaissement sans avoir le moindre renseignement propre à l'élaboration d'un tarif scientifique. Voici des réductions qu'on peut sûrement qualifier de radicales, et le ministre, cherchant en vain un prétexte, m'attribue la responsabilité des impôts qui frappent l'industrie des automobiles. Il doit certainement se rappeler que tous les impôts de luxe étaient supprimés et que l'auto n'était grevé d'aucune taxe de ce genre lorsque le ministère dont il fait partie s'est constitué. Cela il doit le sa-

voir. Sinon, je crois qu'il est le seul à ignorer un fait qui dans le temps a fait l'objet d'une très grande publicité. Il n'a pu oublier qu'il a voté l'adoption d'un budget qui relevait ces taxes de luxe, 5 et 10 p. 100. Je lui fais remarquer à présent que cette forme d'impôt qui rend plus coûteuse au Canada qu'aux Etats-Unis la production d'automobiles ne peut nullement m'être attribuée. Mais peu importe si je le suis. Le fait demeure qu'il en coûte davantage pour manufacturer des automobiles au Canada. Mon honorable ami contredit-il cette déclaration?

L'hon. M. ROBB: Je reconnais l'existence de cet état de choses.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Evidemment. Je demanderai à mon honorable ami de faire le calcul et d'étudier un peu plus le sujet. Il verra, je pense, que sur chaque automobile manufacturée et vendue au Canada en 1925, le gouvernement fédéral a perçu en impôts une somme de $207. Puisqu'il s'indignait du prix que le public est forcé de payer, il aurait dû songer à cela.

L'hon. M. STEWART: Combien paye-t-on aux Etats-Unis sur la même voiture?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Trois pour cent.

L'hon. M. STEWART: Non, à combien se chiffrent les impôts aux Etats-Unis?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami n'avait pas même ce renseignement en main.

L'hon. M. STEWART: Oui, je l'avais.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors pourquoi poser la question? Et le ministre est-il à blâmer? Vraiment, il n'en sait absolument rien. Lorsque le ministre des Finances en vint à la conclusion que les automobiles coûtait beaucoup trop cher au Canada,—et elles coûtaient trop cher,—ne lui est-il pas venu à l'idée que son gouvernement en était la cause puisqu'il percevait une moyenne de $207 sur chaque voiture fabriquée et vendue au Canada en 1925? Monsieur le président, il est futile de discuter davantage ce point. Mais passons à un autre article d'importance première, lorsqu'il s'agit de tarif. Mon honorable ami ne reconnaît-il pas que dans tout tarif scientifique les droits les moins élevés portent sur les produits les moins ouvrés?

L'hon. M. ROBB: Ce principe est juste.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pourquoi est-il juste, monsieur le président? Pour la simple raison que plus un article est ouvré plus il procure de l'emploi aux ouvriers du pays, et c'est ce dont il faut tenir compte.

M. FORKE: Mon honorable ami a-t-il déjà vu un tarif scientifique? Une telle chose existe-t-elle?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami verra qu'une telle chose existe s'il veut bien chercher sérieusement. J'admets que le tarif actuel n'est pas un tarif scientifique.

L'hon. M. ROBB: En admettant cela, mon honrable ami admet sa propre négligence, car il a eu l'occasion d'y voir.

M. CASGRAIN: Très bien! Très bien!

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le whip en chef se met en mauvaise lumière lorsqu'il manifeste ainsi bruyamment son approbation. Il sait que cette excuse est désuète. Il sait très bien pourquoi l'ancien régime ne pouvait toucher à cette question. Tout le monde le sait. Donc, nous admettons le principe que dans un tarif scientifique, plus l'article est ouvré, plus les droits doivent être élevés sur cet article afin de protéger nos ouvriers canadiens. Je vais citer certains chiffres pour démontrer combien, lorsque vous allez à l'aveuglette, sans savoir ce que vous faites,—et nous avons démontré clairement que ce Gouvernement en agit ainsi,—désastreux sont les résultats qu'il faut attendre. Je puis prendre toute matière première qui entre dans cet article et prouver que mon honorable ami a violé le principe qu'il admet.

M. POULIOT: Mon honorable ami parle sérieusement?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oh oui!

M. POULIOT: Pourquoi esquisse-t-il toujours ce gentil sourire sur sa figure pendant qu'il parle ainsi?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Certes, l'observation de mon honorable ami est une notable contribution à ce débat. Mais s'imagine-t-il qu'il m'est possible d'exprimer sur ma physionomie tout ce que je ressens lorsque je constate chez mes vis-à-vis tant d'ignorance sur ce sujet? C'est à pouffer de rire.

M. POULIOT: J'ai dit sourire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Vraiment, c'est amusant de voir des gens supposés investis de lourdes responsabilités,—autres que celle de se cramponner au pouvoir par tous les moyens,—prendre l'attitude que l'on prend ici en dépit de tous les renseignements fournis. C'est triste, mais en même temps amusant. Je passe maintenant au coton. Le produit brut est naturellement admis en fran-

chise. Le filé de coton paye un droit de 25 p. 100; les tissus de coton et de fil de coton, la même chose; le tissu de coton non teint, 25 p. 100; les tissus de coton teints, 32½ p. 100; toile caoutchoutée, 30 p. 100; matériaux de capotes de voiture, 30 p. 100. Tous ces matériaux sont pour les capotes de voiture, et il y a beaucoup plus de travail pour les ouvriers canadiens dans les matériaux de capotes de voiture qu'il n'y en a dans les tissus de coton teints sur lesquels il y a aujourd'hui un droit de 32½ p. 100, tandis que les droits sur les matériaux de capotes de voiture sont de 20 p. 100. Voilà ce qui en est.

L'hon. M. ROBB: Je remarque que mon honorable ami connaît bien l'industrie du coton. Veut-il me dire quelle proportion de la valeur du coton représente la main-d'œuvre?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami comprend mon idée; mais le malheur est qu'il ne prendra pas sa déconvenue comme il le devrait. Il a parfaitement raison, il entre beaucoup moins de main-d'œuvre canadienne dans une verge de coton, qui reçoit de mon honorable ami une protection de 32½ p. 100 quand c'est du coton teint, que dans une capote d'automobile finie. Cependant, il maintient le droit de 32½ p. 100 imposé sur le premier produit et réduit le droit imposé sur l'autre à 20 p. 100, en dépit du principe qu'il reconnaît lui-même.

Prenons par exemple le fer. C'est une autre de ces matières premières. On met la fonte à la place du minerai de fer sur la liste des articles admis en franchise. Puis on impose un droit de $2.50 par tonne. Il faut transformer le fer pour le faire entrer dans la fabrication de la voiture. Il faut des moyeux et des roues. Les moyeux sont en métal. Le manufacturier canadien doit acquitter un droit de 30 p. 100 sur cet article. Il entre aussi dans la fabrication de la voiture de la fonte malléable employée pour les essieux. La fonte malléable acquitte un droit de 27½ p. 100. Ce métal est transformé en enveloppes d'essieux-arrière, ce qui nécessite quelque peu l'emploi de la main-d'œuvre canadienne; le droit s'élève alors à 30 p. 100. Le même métal est aussi transformé en essieux-arrière, ce qui entraîne encore un peu plus l'emploi de la main-d'œuvre canadienne, si ces essieux sont fabriqués au Canada; alors, la protection est de 35 p. 100, tandis que le droit imposé sur toute la voiture est de 20 p. 100, bien que cet article nécessite un emploi beaucoup plus considérable de main-d'œuvre canadienne.

Prenons les massets de fer et d'acier. Quand ils sont sous forme de ressorts, la même chose se reproduit. On impose un droit de $2.50 par tonne sur les massets de fer et d'acier, mais seulement de 12½ p. 100 quand ces articles sont laminés pour entrer dans l'acier d'alliage. S'ils deviennent de l'acier laminé à froid, ils acquittent un droit de 30 p. 100. Quand ils servent à la fabrication des ressorts et des vis de châssis, le droit est de 35 p. 100. En dépit de toutes les règles et de tous les principes admis par le ministre lui-même, on impose un droit de 35 p. 100 sur les matières premières et de 20 p. 100 sur l'article fini.

Nous avons appris aujourd'hui, monsieur le président, qu'on a fait une erreur grave en ne faisant pas examiner la question par quelqu'un qui s'y connaissait.. Nous avons appris qu'aucun expert n'a été consulté, comme l'a dit le premier ministre, que le Gouvernement n'a examiné aucune statistique se rapportant au sujet. Le ministre lui-même a avoué que ce dégrèvement constitue simplement un saut dans l'inconnu fait par un gouvernement qui ne sait pas ce dont il s'agit.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je prie le ministre de m'expliquer ce qu'il voulait dire il y a quelques instants quand il parlait du manque d'entente des fabricants de pièces d'automobiles. Je ne comprends pas bien ce qu'il veut dire par là.

L'hon. M. ROBB: Voilà une question bien juste. Je ne voudrais pas plus trahir la confiance d'aucun fabricant de pièces, que celle de mon honorable ami s'il venait me voir...

M. CHAPLIN (Lincoln): Ce qu'il n'a pas encore fait.

L'hon. M. ROBB: Non, je l'admets, bien qu'il m'ait dit plusieurs fois qu'il me ferait ce plaisir. Les fabricants de pièces, comme le sait mon honorable ami, sont venus exposer certains faits au Gouvernement. Le lendemain, deux ou trois sont venus me voir et m'ont dit: "Nous vous avons exposé notre cas, mais nous voulons vous faire connaître certains faits". Mon honorable ami conçoit l'ahurissement d'un ministre en découvrant que des industriels qui viennent le voir ne peuvent s'entendre sur ce qu'il faut faire. C'est ce que je voulais dire.

Mon honorable ami, le précédent ministre des Finances, a cité certains chiffres. Il a demandé il y a quelques instants, des statistiques au sujet des automobiles et des pièces. J'ai ici un long emposé, que je ne lirai pas; mais je demande la permission de le consigner au Hansard. C'est l'état des exportations et des importations d'automobiles et de pièces, que voici:

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE—SERVICE DU COMMERCE EXTÉRIEUR

TABLEAU SOMMAIRE DES IMPORTATIONS D'AUTOMOBILES ET DE PIÈCES D'AUTOMOBILES AU CANADA

(Années financières 1917 à 1926)

—	Automobiles de marchandises		Automobiles de voyageurs		Pièces d'automobiles n.d.
	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	
	No.	$	No.	$	$
Années finissant le 31 mars					
1917	327	423,824	12,037	7,981,177	7,200,017
1918	964	1,275,179	16,118	11,317,245	6,671,419
1919	1,744	2,274,748	6,473	5,326,510	6,660,770
1920	2,274	3,831,084	10,805	11,204,461	12,674,823
1921	1,706	3,578,938	5,907	8,399,537	11,760,367
1922	806	1,537,765	7,181	9,501,362	10,211,791
1923	1,082	1,889,105	11,402	11,857,165	14,134,874
1924	1,340	1,910,808	9,549	9,532,350	16,808,323
1925	934	1,364,664	8,835	8,726,714	14,188,715
1926	1,189	1,772,414	14,935	14,022,814	23,111,109

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE—SERVICE DU COMMERCE EXTÉRIEUR

TABLEAU SOMMAIRE DES EXPORTATIONS D'AUTOMOBILES CANADIENNES ET DE PIÈCES D'AUTOMOBILES DU CANADA

(Années financières 1917 à 1926)

—	Automobiles de marchandises		Automobiles de voyageurs		Pièces d'automobiles
	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	
	No.	$	No.	$	$
Années finissant le 31 mars					
1917	(a)	(a)	9,766	4,604,899	1,007,207
1918	(a)	(a)	8,447	3,807,278	1,557,712
1919	2,567	1,313,770	11,613	5,989,908	1,552,296
1920	4,133	2,211,342	20,373	12,672,265	3,097,466
1921	4,290	2,602,853	15,620	11,376,268	4,262,325
1922	1,296	611,185	13,428	7,421,619	1,151,453
1923	3,720	1,444,549	45,108	25,606,350	2,355,066
1924	15,396	5,496,272	54,522	27,246,025	4,162,787
1925	11,773	4,018,419	44,317	22,011,970	4,911,736
1926	19,224	6,283,080	61,499	29,434,358	7,121,747

(a) Compris avec "Automobiles de voyageurs" avant 1919.

Je ne prendrai qu'une année, celle de 1917. Nous avons importé des automobiles de voyageurs au cours de cette année-là pour une valeur de $7,981,177 et des pièces d'automobiles n.d. pour une valeur de $7,200,017, ou à peu près autant que pour les automobiles. Arrivés à 1926, nous constatons que la valeur des automobiles de voyageurs s'élevait à $14,022,814 et celle des pièces d'automobile à $23,111,109.

M. CLARK: A combien s'élevait le rendement de cette année-là?

L'hon. M. ROBB: Je n'ai pas ces chiffres. Je vais maintenant donner le chiffre de nos exportations en 1926. La valeur des automobiles de voyageurs exportées du Canada en 1926 s'élève à $29,434,358 et celle des pièces d'automobile exportées à $7,121,747.

Le désir et la politique du Gouvernement n'ont nullement pour but de nuire aux fabricants de pièces d'automobiles, mais de forcer les fabricants d'automobiles à cesser de n'avoir que des ateliers d'assemblage au Canada. S'ils sont au pays pour profiter des conventions commerciales que nous avons et du tarif de préférence britannique—celui-ci vient d'être arrêté pour dix ans—alors il n'est que juste qu'ils fabriquent au moins 50 p. 100 des produits au Canada pour avoir droit à cet avantage.

La Nouvelle-Zélande vient de décider qu'aucune industrie ne bénéficiera des faveurs douanières de la Nouvelle-Zélande à moins de

fabriquer 50 p. 100 du produit ouvré. Le Canada aura ce bénéfice de la préférence néo-zélandaise si l'industrie de l'automobile consent à se servir de 50 p. 100 de matériel et de main-d'œuvre britannique. En vertu du tarif néo-zélandais, le droit de préférence britannique,—je ne cite cela que comme exemple,—est de 10 p. 100, et celui du tarif général, de 25 p. 100, de sorte que l'industrie canadienne bénéficie d'un avantage de 15 p. 100. Mais comment cela fonctionne-t-il? Le gouvernement de la Nouvelle-Zélande a décidé,—et c'est un règlement fort équitable, à mon sens, que nous devrions bien adopter,—pour fins d'imposition, de fixer le droit d'après la valeur marchande ordinaire au pays où l'article est fabriqué. Qu'en résulte-t-il? Parce que l'automobile canadienne se vend plus cher au Canada, que l'automobile américaine aux Etats-Unis, tout l'avantage du 15 p. 100 est éliminé pour ainsi dire sur certains véhicules canadiens, et les voitures américaines entrent en Nouvelle-Zélande moyennant un droit aussi bas, pour le même chiffre d'impôts, que les canadiennes. Nous nous proposons d'y remédier et de faire abaisser la valeur marchande ordinaire au Canada, et donc, notre industrie se trouvera en meilleure situation, jouira dans une plus grande mesure des avantages concédés par d'autres pays, parce qu'un droit plus bas lui sera appliqué, mais si elle reste sous le régime actuel, elle subira un désavantage.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Auquel vous contribuez en prélevant $204 par automobile, en moyenne.

L'hon. M. ROBB: Il y a beaucoup de sens dans ce que dit mon honorable ami, qu'à cause de la situation amenée par la guerre et de la nécessité des revenus recherchés par le Gouvernement, nous avons frappé les automobiles d'un droit d'accise et d'une taxe sur les ventes. Mais mon honorable ami remarquera, en examinant les crédits de cette année, que nous avons dû remédier à quelques-unes de ses propres misères en matière d'impôts. Tout cela représente de l'argent; nul ne sait mieux que mon honorable ami la difficulté d'établir un tarif à la satisfaction de tous. Mon honorable ami dit que le tarif canadien présente plusieurs inégalités; il a tout à fait raison, je crois.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: D'accord.

L'hon. M. ROBB: Mais il a mené une enquête d'un bout à l'autre du Canada, il a dû s'enquérir de la question avec beaucoup de soin, il a eu amplement le temps de rectifier quelques-unes de ces inégalités, mais il vient de proclamer il y a un instant qu'il n'y a pas réussi. Et pourquoi? Parce qu'il est difficile, dangereux d'entreprendre des remaniements tarifaires, mais le Gouvernement a eu le courage de le faire, et le peuple canadien nous appuie et nous approuve, je pense.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le peuple canadien, je pense, voudrait plutôt que le tarif reposât sur une base équitable et rationelle. Mon honorable ami sait fort bien pourquoi, à la fin de cette enquête passée, aucune réforme ne put s'opérer. Tous les honorables députés savent bien qu'à cause du marché américain et de l'invasion de nos marchés par les produits américains, nous avons dû étudier la question fort attentivement en tenant compte surtout de ce pays. Chacun sait qu'à cette époque les Etats-Unis imposaient des droits fort lourds pour notre peuple. Ils balançaient entre leur abrogation ou leur établissement en permanence, et l'on nous dit qu'en prenant quelques dispositions nous donnerions peut-être un prétexte à la perpétuation de ces droits. Nous nous sommes donc abstenus, et que ce fût à raison ou à tort, chacun sait pourquoi. On sait fort bien que ce n'est pas un motif politique déshonnête, l'intention de recueillir des votes à la Chambre, qui a motivé cette abstention.

L'hon. M. LAPOINTE: Puis-je poser une question?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Assurément.

L'hon. M. LAPOINTE: Comment se fait-il que le Gouvernement annonçait au peuple un remaniement du tarif dans le discours du trône à l'ouverture de la session, après l'enquête tenue par mon honorable ami?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Précisément pour la raison que je viens d'énoncer. Si mon honorable ami avait écouté, il le saurait. A cette époque, cette enquête a eu lieu et quand nous avons fait cette déclaration, c'était notre intention d'accomplir la réforme nécessaire à mon sens: établir le tarif sur une base d'affaires. Je viens de le dire, mais je le répète. Il existait aux Etats-Unis des taxes, des taxes temporaires très lourdes pour notre peuple, selon nous. C'étaient des dispositions d'urgence, comme vous le savez tous, pourvu que vous veuilliez en convenir. A l'époque de la session, la question de l'abrogation ou de la perpétuation de ces droits était en suspens; elle pouvait se régler dans un sens ou l'autre.

L'hon. M. LAPOINTE: Et tout cela est arrivé entre la lecture du discours du trône et le dépôt du budget?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui. Mon honorable ami sait que c'était une période fort critique. Mais quoi qu'il en soit, il ne sert à rien de revenir sans cesse à ces vaines récriminations.

L'hon. M. LAPOINTE: Il vaut mieux ne pas le faire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Qu'est-ce qui fait rire mon honorable ami? L'allusion n'est pas de moi. Mon honorable ami croit-il qu'il vaut mieux récriminer que de s'occuper des affaires canadiennes?

L'hon. M. LAPOINTE: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est le sens de sa remarque. Je disais que nous ferions bien de nous occuper des affaires du pays en gens pratiques, et mon honorable ami croit qu'il vaut mieux revenir sur le passé.

L'hon. M. LAPOINTE: Non. Je dis le contraire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors, je regrette d'avoir mal compris mon honorable ami. Il a raison de convenir qu'il eut mieux fait de s'abstenir de cette allusion. Maintenant, le ministre en est sur les désirs du peuple canadien. Or je dis que le peuple canadien préfère avant tout que nous agissions en connaissance de cause. Avant de prendre une décision, nous devrions connaître les faits, et c'est le contraire actuellement. Le ministre lui-même nous dit qu'il tâtonne en quête de revenus. Comme il tâtonne en quête d'une réponse à fournir aux députés qui veulent se renseigner.

L'hon. M. BOIVIN: Pour combattre la diminution du droit sur les automobiles, l'honorable préopinant a fait grand état du montant de $207 de taxes touché par le Gouvernement pour toute voiture fabriquée en Canada. Le Gouvernement touche certainement cette somme approximativement, mais mon honorable ami n'a pas dit qu'elle comprend la taxe d'accise et la taxe de vente.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami ne me suivait pas, évidemment. J'ai dit que les droits représentaient approximativement 10 millions, et les taxes d'accise et de vente, 7 millions approximativement.

L'hon. M. BOIVIN: Mais mon honorable ami n'a pas fait la part de ces taxes comprises dans les $207.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ai cité les chiffres; mon honorable ami est distrait. Les droits représentent 10 millions, à peu près, et les taxes de vente, $7,400,000 environ.

L'hon. M. BOIVIN: De sorte que d'après mon honorable ami, près de la moitié de ce revenu représente des taxes d'accise et de ventes. Toutes les automobiles importées des Etats-Unis sont assujetties aux mêmes taxes d'accise et de vente. Ce Gouvernement a un double devoir à remplir: d'abord faire honneur aux obligations du Dominion et acquitter fidèlement l'intérêt des dettes contractées durant la guerre pour le triomphe de la civilisation; et cela ne peut se faire qu'au moyen de taxes. Son deuxième devoir est de diminuer autant que possible le prix des choses nécessaires au consommateur canadien. La proposition de mon honorable ami de diminuer le coût des automobiles en retranchant les taxes d'accise et de ventes paraît bien; mais ensuite?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je n'ai pas proposé cela. Je me suis contenté de dire que nous devrions agir en connaissance de cause.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami a dit que si nous voulions diminuer le prix des automobiles, nous pourrions y arriver en diminuant la taxe. Nous reconnaissons tous que la diminution de la taxe d'accise et de la taxe de vente ferait tomber le prix des automobiles sans nuire aux fabricants canadiens ou aux exportateurs étrangers, mais il nous faut payer nos dettes et voilà pourquoi ces taxes sont nécessaires, du moins un certain temps encore. Mon honorable ami dit: "Vous n'avez pas examiné la question; vous n'y connaissez rien. Vous retranchez la protection pour les fabricants canadiens d'automobile sans savoir au juste ce qu'elle était."

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il est malheureux que le ministre n'ait pas renseigné le ministre des Finances à ce sujet; il n'en savait rien.

L'hon. M. BOIVIN: Le ministre des Finances avait tous ces renseignements.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il a dit le contraire tout à l'heure.

L'hon. M. BOIVIN: Il a dit qu'il n'avait pas vérifié les chiffres fournis à mes honorables amis de la gauche par les fabricants d'automobiles.

M. CLARK: Le ministre me permet-il de lui poser une question?

L'hon. M. BOIVIN: J'essaierai d'y répondre.

M. CLARK: Le ministre ne le pourra probablement pas, mais son collègue des Finances, peut-être. Mon honorable ami peut-il dire au comité quelle est la protection nette dont jouit n'importe quelle des compagnies mentionnées par le ministre des Finances?

L'hon. M. BOIVIN: Cela dépend de la quantité de la matière brute et des pièces ma-

nufacturées importées des Etats-Unis. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

M. CLARK: Le ministre ou le Gouvernement ont-ils fait un calcul mathématique, au sujet du rendement de n'importe quelle manufacture canadienne, pour montrer quelle protection nette lui est accordée, ou la protection moyenne de l'industrie?

L'hon. M. BOIVIN: Oui, la protection nette dont ont joui jusqu'à ce jour nos fabricants d'automobiles a été de presque 10 p. 100 de plus que ne l'indique le tarif. Au lieu de 35 p. 100, elle a été de 40 p. 100, ou même plus.

M. CLARK: Le ministre des Finances a déclaré que certains manufacturiers avaient une protection de 100 p. 100. Le ministre des Douanes veut-il nous expliquer la protection de 45 p. 100 accordée à plusieurs des manufacturiers? Veut-il nous citer leurs noms, et ainsi de suite?

L'hon. M. BOIVIN: Avec plaisir. Bien que je ne sois pas autorisé à parler au nom du ministre des Finances, je ferai observer d'abord qu'il n'a jamais dit que les manufacturiers d'automobiles profitaient d'une protection de 100 p. 100. Il a dit que les profits de certains fabricants d'automobiles au Canada allaient jusqu'à 100 p. 100.

M. CLARK: Il n'a rien affirmé de tel.

Divers MEMBRES: A l'ordre! à l'ordre!

M. CLARK: Il a dit que les parties manufacturées au Canada avaient une protection de 100 p. 100.

L'hon. M. BOIVIN: J'ignore ce qu'entend mon honorable ami par 100 p. 100 sur ce qui était manufacturé au pays. Le tarif est là et se passe de commentaires.

M. NICHOLSON: Que signifie le ministre par 45 p. 100?

L'hon. M. BOIVIN: Si mon honorable ami veut m'écouter, je vais le lui expliquer, et il comprendra. Dans le cas d'une automobile dont le prix aux Etats-Unis est de $3,500, cette voiture coûte au consommateur canadien $5,414.36: Nous savons tous que le prix d'une machine au Canada est basé sur le coût américain de la même voiture, plus le droit, l'impôt sur la vente, le droit d'accise, et un certain montant de transport que je veux bien laisser de côté.

M. NICHOLSON: Pas du tout.

L'hon. M. BOIVIN: C'est ce que nous avons vu durant le débat budgétaire, et si mon honorable ami ouvre n'importe laquelle des revues officielles de l'automobile des Etats-Unis et met en regard les prix qui y sont mentionnés et les prix officiels des mêmes automobiles au Canada, il constatera que ce n'est pas seulement le montant indiqué, mais un peu plus. Sur une voiture qui est évaluée à $3,500 aux Etats-Unis, vous verrez que le droit de 35 p. 100 dans le catalogue et le droit d'accise aux Etats-Unis se chiffrent à $1,250.73; que la taxe sur la vente de cette automobile est de $241.21. Le droit d'accise sur les premiers $1,200 est de $60 et sur la balance, de $362.42, soit un total, en laissant de côté les frais de transport, de $5,414.36. Lorsque la même voiture est importée au Canada, comme elle l'est généralement par des compagnies auxiliaires,—je parle des automobiles américaines et non des machines fabriquées au Canada,—la compagnie reçoit une réduction de 30 p. 100 sur le prix du catalogue pour le paiement du droit. Elle paie le droit sur $2,450 plus le droit d'accise américain de $73.50, de sorte que le droit est de $883.40; la taxe sur la vente à 5 p. 100 est de $170.35; le droit d'accise à 5 p. 100 est de $60, et le droit d'accise à 10 p. 100 sur la balance au delà de $1,200 se monte à $220.69, de sorte que le coût de la voiture au Canada est de $3,784.44. Lorsque le manufacturier américain paie à son agent 20 p. 100 pour la vente de l'automobile, il touche $3,500 moins $700, soit un prix net de $2,800. Lorsqu'il vend la même automobile au Canada au montant de $5,414.36, il acquitte en droit et impôts la somme de $1,334.34 et il reçoit avec l'agent la balance, qui est de $3,380.02. En d'autres termes, il touche pour chaque voiture qu'il vend au Canada $580 de plus qu'aux Etats-Unis. Si le fabricant américain a un profit additionnel de $580, je prétends que le manufacturier canadien ne jouit pas seulement de la protection de 35 p. 100, mais aussi du profit additionnel du fabricant américain pour une automobile semblable, parce que le prix est basé sur celui des Etats-Unis plus ce droit et autres impôts. Je considère donc qu'il n'est pas nécessaire de maintenir le droit de 35 p. 100 afin de permettre au manufacturier canadien de vivre, de fleurir et de prospérer.

M. KAISER: De quelle voiture s'agit-il?

L'hon. M. BOIVIN: De n'importe quelle voiture qui coûte $3,500 aux Etats-Unis et qui est exportée au Canada par le fabricant américain.

M. KAISER: Ces voitures sont-elles semblables à celles qui sont fabriquées au Canada?

L'hon. M. BOIVIN: Il y a des automobiles au même prix qui sont censées être fabriquées au pays, mais ce n'est pas toujours le cas.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre sait fort bien que ces voitures ne sont pas fabriquées au pays.

L'hon. M. BOIVIN: La Cadillac qui est fabriquée par la General Motors of Canada est assemblée au pays, mais...

M. CHAPLIN (Lincoln): Que le ministre s'en tienne à cette voiture. Dites-nous quelle est la proportion de cette automobile qui est de fabrication canadienne?

L'hon. M. BOIVIN: Il n'y a pas beaucoup de parties qui sont fabriquées au pays, à mon avis. Un bon nombre d'automobiles qui sont censées être fabriquées ou assemblées au Canada, ne le sont pas du tout; elles sont importées des Etats-Unis et on nous les vend pour des voitures dont les parties ont été assemblées au Canada.

M. CLARK: Et l'on acquitte les droits sur toutes les parties qui sont importées?

L'hon. M. BOIVIN: Exactement; le taux des droits que comportent les parties.

M. CLARK: Le ministre préférerait-il que ces voitures fussent assemblées aux Etats-Unis plutôt qu'au Canada?

L'hon. M. BOIVIN: Je préférerais qu'elles fussent assemblées au pays. Je désirerais que toutes les automobiles fussent assemblées au Canada et je préférerais encore davantage que toutes les parties fussent fabriquées ici. C'est là la raison de la présente modification.

M. CLARK: Je partage absolument l'avis du ministre en ce qui regarde la fabrication des parties au Canada. Est-ce là toute la réponse du ministre à la question que je lui ai posée, savoir quelle est au juste la protection dont jouit l'industrie de l'automobile au Canada?

L'hon. M. BOIVIN: Je le répète, il est absolument impossible tant pour un ministre que pour un membre de l'opposition de dire exactement le degré de protection dont jouit une voiture de telle ou telle marque, étant donné que les différentes voitures ne sont pas toujours fabriquées avec le même nombre de parties achetées au Canada. A certains temps on utilise un plus grand nombre de parties importées que dans d'autre. Il arrive parfois qu'il est possible d'obtenir un certain nombre de carrosseries d'un manufacturier canadien tandis qu'à un autre moment, le rendement de cette fabrique ne suffit pas à la demande; dans ce cas, il faut importer les carrosseries des Etats-Unis et acquitter les droits. Voilà pourquoi il est absolument impossible de dire exactement quel est la somme de protection dont jouit une voiture de telle ou telle marque.

De plus, les manufacturiers des voitures de différentes marques, n'ont pas tous les mêmes intérêts. Le fait d'importer un plus ou moins grand nombre de parties selon qu'il s'agit d'une marque ou d'une autre, produit une attitude différente de la part des manufacturiers d'automobiles. D'aucuns veulent une chose et les autres veulent autre chose. Un bon nombre de ces industriels ont interviewé le ministre des Finances et lui ont déclaré que de terribles calamités s'ensuivraient si un drawback de 25 p. 100 était accordé sur les parties importées des Etats-Unis lorsqu'au moins 50 p. 100 de la voiture est fabriquée au pays. Par contre, un certain nombre d'autres manufacturiers de parties d'automobiles ont supplié le ministre d'accorder cette concession conditionnelle. Il a donc fallu peser avec soin les représentations des différents intéressés et nous avons suivi l'avis de la majorité.

Certains manufacturiers d'automobiles nous ont demandé de permettre l'importation des parties en franchise; d'autres nous ont prié d'exempter de tout droit certaines parties qui ne sont pas fabriquées au Canada tandis qu'un certain groupe consentaient à acquitter les droits de toutes les parties importées. Ils n'ont pas donné les raisons de leur attitude, mais il est évident qu'il existe une certaine divergence d'opinion parmi les manufacturiers d'automobiles canadiens. Nous avons entendu, pesé et considéré toutes les opinions; en ce faisant toutefois, nous n'avons jamais perdu de vue le prix que le consommateur canadien doit payer pour la voiture une fois qu'elle est finie. Du moment que l'industrie de l'automobile sera en mesure de continuer les affaires, de réaliser des bénéfices raisonnables et d'augmenter son rendement, elle ne devrait pas exiger davantage. Le Gouvernement ne désire pas, loin de là, causer un tort sérieux à n'importe quelle industrie. Il a écouté les représentations de tous les manufacturiers d'automobiles canadiens et de l'énorme majorité des fabricants de parties d'automobiles et il a tenté de se rendre à leur manière de voir et à leurs désirs.

M. CLARK: Puis-je poser une question?

Un MEMBRE: A l'ordre!

M. CLARK: Si j'ai bien compris la décision de l'Orateur, du moment que nous siégeons en comité général, chaque membre a le privilège

d'interrompre un orateur et de lui poser des questions. J'ai compris que le ministre des Douanes était trop heureux d'être questionné. Avant qu'il procède à l'autre partie de son raisonnement, je désire lui demander...

M. le PRESIDENT: Je crois qu'il vaudrait mieux permettre au ministre de terminer son argumentation. L'honorable député parle d'interrompre.

M. CLARK: Je n'interromprai certainement pas le ministre quand il poursuit son argumentation, mais je voulais seulement savoir s'il avait fini de répondre à ma question.

L'hon. M. DUNNING: Il aura fini quand il reprendra son siège.

M. CLARK: Pour le moment, j'ai la parole.

Un MEMBRE: A l'ordre!

M. BOYS: Le ministre lui a courtoisement laissé la parole.

M. CLARK: Je présume que le minisrte a du moins terminé sa déclaration disant que cette industrie jouissait d'une protection nette de 45 p. 100. Voici la question que je désire lui poser. Prenons le cas d'une automobile importée des Etats-Unis et payant un droit de douane de $136, alors que la compagnie qui fabrique la même voiture au Canada paye $74 de droits sur les pièces importées; je voudrais savoir si le ministre convient avec moi que la protection nette dont jouit cette compagnie se monte à $62 pour la voiture fabriquée au Canada.

L'hon. M. BOIVIN: Si cela peut faire plaisir à mon honorable ami, je vais dire ceci: Si un fabricant jouit d'une protection de $136 et paye des droits de $74 sur les pièces importées des Etats-Unis, sa protection est exactement $62.

M. CLARK: Quel pourcentage cela donne-t-il?

L'hon. M. BOIVIN: Je ne sais pas quelle voiture mon honorable ami a dans l'esprit. Tout dépend du prix de l'automobile.

M. CLARK: Peu importe quelle automobile. Je pourrais probablement nommer quatre ou cinq marques, comme les Essex, les Overland, les Durant; toute automobile évaluée aux Etats-Unis à environ $400. Ce que je dis au ministre, c'est que si le fabricant a une protection nette de $62, cela signifie que la protection nette sur cette automobile n'est pas de 35 à 45 p. 100 comme le prétend le ministre, mais n'excède pas 16 p. 100.

[M. Clark.]

L'hon. M. BOIVIN: C'est possible, mais pour en arriver à la protection nette de 16 p. 100 dont mon honorable ami vient de parler, il doit admettre bien des choses. Il devra d'abord admettre que les capotes, ou la carrosserie ou les roues achetées pour cette voiture sont frappées des mêmes droits que ceux qui existent actuellement. Il doit admettre de plus que, pour les pièces qu'il est impossible au fabricant d'acheter au Canada et qu'il doit importer des Etats-Unis, il continuera à payer les mêmes droits de douane que dans le moment. Il se peut que si toutes ces choses sont prises en considération ce fabricant sera protégé, pour cette marque particulière de voiture, jusqu'au montant de 16 p. 100. En d'autres termes, il aura le droit de demander 10 p. 100 de plus parce que sa voiture aura été fabriquée au Canada que le fabricant aura le droit de demander pour la même voiture aux Etats-Unis.

M. CLARK: Le ministre n'est assurément pas sérieux quand il prétend que le fabricant a le droit d'exiger tant de plus. Il admettra que les frais de fabrication entrent aussi en ligne de compte.

L'hon. M. BOIVIN: Je suis prêt à admettre tout cela. Je consens à admettre qu'à cause de l'énorme production et par conséquent, de la réduction dans les frais généraux, le coût de fabrication est moins élevé aux Etats-Unis qu'au Canada.

M. BEAUBIEN: Les salaires sont plus élevés aux Etats-Unis.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, mais la fabrication en masse coûte un peu moins. Mais ce que mon honorable ami semble oublier, c'est que toutes les automobiles fabriquées au Canada ne sont pas vendues au pays, et que, sur les voitures fabriquées pour l'exportation, le fabricant n'a pas à acquitter les droits dont il est question. Il retire un drawback sur toutes les pièces importées entrant dans une voiture exportée du Canada et, environ 47 p. 100 des automobiles fabriquées ici sont exportées. Sur ces 47 p. 100 le fabricant est parfaitement à même de concurrencer avec la fabrication de l'autre côté de la frontière.

M. CLARK: Le ministre admettra que les voitures exportées du Canada se vendent bien meilleur marché que celles qui sont vendues au pays. Il y a une différence de 16 à 17 p. 010, équivalente au drawback.

L'hon. M. BOIVIN: C'est ce que nous avons prétendu à droite de la Chambre. Ces voitures se vendent bien meilleur marché que celles qui sont vendues au Canada et le

peuple canadien devrait recevoir certains des avantages dont jouissent les acheteurs étrangers.

M. CLARK: Mais mon honorable ami oublie...

Des VOIX: A l'ordre. Assayez-vous.

M. CLARK: J'avais compris que le ministre me permettait de lui poser une question.

L'hon. M. BOIVIN: L'honorable député a dit, il y a un instant, qu'il ne savait pas si j'avais fini mes remarques. Je pensais avoir parlé suffisamment fort pour me faire entendre. S'il ne m'entend pas, je peux lui dire que lorsque j'aurai fini de parler je reprendrai mon siège. Je ne ferai pas comme ce membre qui, il y a quelques années, voulut quand même garder la parole, après qu'il n'eût plus rien à dire.

M. CLARK: Quand était-ce?

L'hon. M. BOIVIN: Si l'honorable député a une question à poser, je m'efforcerai volontiers de lui répondre.

M. CLARK: Je voulais simplement savoir si la différence entre le prix exigé par le fabricant à l'extérieur et le prix que doit payer le consommateur canadien n'équivaut pas au drawback alloué par la loi des douanes.

L'hon. M. BOIVIN: Le fabricant vend ses voitures à meilleur marché à l'extérieur qu'au Canada, parce qu'il paie moins cher les pièces qu'il importe pour la fabrication des voitures à exporter. Donc, s'il a moins à payer pour les pièces entrant de la fabrication des voitures vendues dans le pays même, il devrait vendre ces dernières à meilleur marché. Evidemment on peut faire l'objection suivante: qu'à cause de l'abaissement des droits sous la forme d'un drawback sur les pièces importées, nous allons faire disparaître entièrement les fabriques de pièces d'automobiles. Mais ce raisonnement n'a aucune valeur, car le seul remboursement fait au fabricant pour les voitures qu'il exporte s'applique non pas au coût de la voiture, mais aux droits payés sur les matières premières ou les pièces entrant dans la fabrication de la voiture lorsqu'elle est manufacturée au Canada. N'est-il pas vrai que les roues et la carrosserie d'un grand nombre d'automobiles exportées sont faites au Canada? Je suis heureux de voir que mon honorable collègue et moi sommes d'accord sur un point, à savoir que plus l'on réduit les droits, plus le fabricant peut diminuer le prix de sa voiture.

M. KAISER: En ce qui concerne le commerce extérieur, il faut tenir compte de la réduction des taxes de luxe et de consommation à acquitter au Canada. Voilà où est la différence.

L'hon. M. BOIVIN: Evidemment, cela fait une grosse différence, mais personne, je crois, n'a tenu compte de ces deux taxes dans le débat, sauf l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) qui en a fait mention pour étayer ce qui, à la surface, paraissait être un très bon raisonnement.

L'honorable député est un habile parlementaire; il a, pour énoncer ses idées, un langage persuasif et je regrette qu'on lui reproche de les exprimer en souriant. Son raisonnement est qu'on verse $207 à l'Etat en moyenne sur chaque automobile fabriquée au Canada, dont 45 p. 100 environ consiste en taxes d'accise et de consommation. Ce 45 p. 100 ne s'applique pas aux voitures exportées pour lesquelles on ne paie ni taxe de luxe, ni taxe de consommation. Que le comité sache bien que pour les besoins de mon raisonnement, je n'ai pas l'intention d'introduire la question des taxes de luxe et de consommation qui, après tout sont des taxes imposées à nos nationaux pour acquitter les dépenses publiques. Je veux comparer le coût de l'automobile au Canada au prix d'exportation sans tenir compte de ces taxes. A mon avis, les fabricants d'automobiles ont fait une grave erreur en incluant dans leur liste de prix la taxe de luxe et la taxe de consommation. C'était injuste pour eux-mêmes. S'ils ne l'avaient pas fait, peut-être ne leur aurait-on pas tant reproché la cherté de leurs voitures. En tout cas, c'est ainsi qu'ils ont procédé et c'est peut-être pour faire oublier aux acheteurs qu'ils avaient ces taxes à acquitter. Je sais que les fabricants d'automobiles sont les grands amis du parti au pouvoir. (*Exclamations.*)

M. MORAND: Est-ce pour cela qu'on a abaissé les droits?

L'hon. M. BOIVIN: Nous n'en avons pas tenu compte en discutant le tarif.

M. MORAND: C'est ce que signifie le raisonnement du ministre.

L'hon. M. BOIVIN: Le tarif a été réduit pour la raison que j'ai déjà indiquée au comité et que je vais répéter. On l'a réduit pour abaisser le prix des automobiles au Canada et le mettre à la portée de toutes les bourses.

M. CLARK: Sans se soucier de l'effet produit sur les employés de cette industrie.

L'hon. M. BOIVIN: Il y a quelques instants mon honorable ami convenait avec moi

que les fabricants canadiens d'automobiles exportaient leur excédent de production à des prix inférieurs à ceux qu'ils exigeaient des acheteurs canadiens.

M. CLARK: Parce qu'on leur accorde un drawback.

L'hon. M. BOIVIN: A cause du drawback, sans doute. Mais si au lieu de leur accorder un drawback on leur permet d'importer en franchise les pièces non fabriquées en Canada...

M. MORAND: Ce qui provoquerait la ruine des autres fabriques?

L'hon. M. BOIVIN: De quelles fabriques?

M. MORAND: Les fabriques de pièces.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami peut-il me dire quel tort peut faire à une fabrique de pièces l'importation d'une pièce qui ne se fabrique pas en Canada?

M. MORAND: On ne s'oppose pas à cela.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami ne s'oppose pas à cela? Or, je puis lui assurer que le Gouvernement se propose bien de s'en tenir là Nous ne voulons pas la ruine des fabriques de pièces en Canada.

M. CLARK: C'est déjà bien assez de ruiner les fabriques d'automobiles.

L'hon. M. BOIVIN: Nous n'avons pas l'intention non plus de ruiner les fabriques d'automobiles, et à vrai dire, il n'en sera rien. Loin de là, les fabricants vendront leurs voitures à meilleur marché, et partant en plus grand nombre, ce qui leur rapportera plus de bénéfices, accroîtra leur production, diminuera les frais généraux et vaudra de plus gros dividendes à leurs actionnaires. Peu importe que telle pièce soit admise en franchise ou soit l'objet d'un drawback de 99 p. 100; dans les deux cas, c'est l'acheteur canadien qui bénéficiera de l'abaissement des droits. Nous ne voulons la ruine d'aucune industrie manufacturière. Dans tous les projets dont ils saisissent le Parlement, le ministre des Finances et le Gouvernement n'ont qu'une chose en vue, savoir, favoriser la production au Canada, et au lieu de simples ateliers d'assemblage, avoir des usines munies d'un outillage complet pour la fabrication au complet des automobiles et d'autres articles, et de cette façon assurer du travail à un plus grand nombre de nos artisans. C'est pour cette raison que certaines pièces pourront être admises en franchise tandis que d'autres ne pourront l'être; mais il ne sera consenti un drawback de 25 p. 100 sur ces pièces que si le fabricant qui le réclame établie à la satisfaction du Gouvernement que la main-d'œuvre canadienne et les matières canadiennes comptent pour plus de 40 ou de 50 p. 100 dans la fabrication de l'automobile.

M. KAISER: De l'automobile ou des pièces.

L'hon. M. BOIVIN: De l'automobile ou des pièces dont elle se compose.

M. KAISER: Il faut faire une distinction. Prenons le cas de l'individu qui confectionne une pièce, laquelle est ensuite utilisée dans la fabrication d'une automobile, comment peut-il prouver que dans cette automobile il est entré 50 p. 100 de main-d'œuvre et de matières canadiennes? Si le texte se lisait: "50 p. 100 de pièces de fabrication canadienne", ce serait plus clair.

L'hon. M. BOIVIN: Il y a quelques instants j'ai dit que sur les automobiles exportées dans la fabrication desquelles on s'est servi de carrosseries canadiennes, de roues canadiennes, de ressorts canadiens et d'autres pièces canadiennes, le fabricant aura droit à un drawback de 99 p. 100 sur tout ce qui est de provenance américaine, soit importé directement par lui-même ou par le fabricant des pièces qui les lui a vendues pour servir à la fabrication définitive de l'automobile. Il en sera exactement de même du drawback de 35 p. 100 que le Gouvernement accorde en vertu d'un autre article du tarif. C'est-à-dire que si le fabricant canadien achète une pièce d'un fabricant canadien, il aura une remise de 50 p. 100 pour la main-d'œuvre et les matières canadiennes entrant dans la pièce en question.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami me paraît avoir parcouru tout le terrain. Prenons par exemple, les jantes. Comme mon honorable ami le sait, nous n'avons pas au pays l'acier qui convient à leur fabrication; il nous faut donc importer les jantes qu'emploient nos fabricants de roues. Du point de vue administratif, mon honorable ami prétend-il que si le fabricant canadien d'automobiles achète ses roues du fabricant canadien, ces roues, bien que les jantes doivent être importées des Etats-Unis, seront censées être de production canadienne? C'est ainsi que j'entends l'explication de mon honorable ami.

L'hon. M. BOIVIN: Dans ce cas, l'honorable député ne me paraît pas avoir bien saisi ce que je disais. J'ai dit que tout ce qu'il y avait de canadien dans ces roues serait censé faire partie des 50 p. 100 de la fabrication canadienne et des matières canadiennes entrant dans l'automobile. C'est absolument le même règlement que celui qui est en vigueur à l'heure actuelle concernant les exportations. Si ces roues entrent dans la fabrication d'une

automobile destinée à l'étranger, on verse un drawback sur les droits acquittés relativement aux pièces que renferme l'automobile.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans le cas de la roue le droit sera prélevé sur la jante.

L'hon. M. BOIVIN: Le droit prélevé sur la jante sera considéré le droit acquitté par le fabricant canadien sur ce qui entre dans la fabrication de la voiture. Le drawback naturellement ne sera pas sur le plein prix de la roue; il sera de 25 pour 100 du droit à acquitter pour la jante quand on la fera venir de l'étranger.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il est six heures.

L'hon. M. ROBB: Monsieur le président, j'étais à me demander si nous ne pourrions pas adopter cet article que nous avons discuté tout l'après-midi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il y a réellement deux articles.

L'hon. M. ROBB: J'avais l'intention avant six heures de faire une déclaration au sujet de certaines modifications pour que les honorables députés puissent avoir l'avantage de les étudier. L'article 438b, je me propose de le modifier en disant après le mot "seulement" les mots "n.d. évalués au détail quand ils sont neufs".

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il s'agit des automobiles neuves d'une valeur de $1,200?

L'hon. M. ROBB: Cela s'applique aux voitures neuves de $1,200 et plus. A cet article il faut aussi ajouter ce qui l'a été aux autres: "Châssis pour les voitures automobiles désignées dans cet article".

Puis il y a un autre article:

Tarif des douanes, 438c. Capotes, roues et carrosseries n.d. pour les voitures automobiles désignées dans les articles du tarif 438a et 438b; tarif de préférence britannique, 20 p. 100; tarif intermédiaire, 37½ p. 100; tarif général, 30 p. 100.

C'est pour les mettre au même tarif que les autres, et, une fois l'escompte enlevé, l'équilibre s'établira. On obtiendra le rabais de 25 pour 100.

Au cours de la discussion cet après-midi, j'ai été heureux que mon honorable ami d'York-Ouest et moi ayons été d'accord, comme cela arrive souvent. Il a soutenu assez longuement qu'il y a plusieurs matériaux non fabriqués au Canada et pour lesquels il y a des droits à acquitter. Un nouvel article sera présenté mettant sur la liste de franchise une longue nomenclature d'articles, dont quelques-uns ont été mentionnés par mon honorable ami cet après-midi, avec ce proviso protecteur: "d'une catégorie ou d'un genre non fabriqués au Canada".

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a-t-il le texte de ces résolutions?

L'hon. M. MANION: Quel sera le tarif en ce cas?

L'hon. M. BOIVIN: En franchise. Je pense que vous devriez les lire.

L'hon. M. ROBB: 438b. . .

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur le président, la coutume est de fournir aux députés le texte de ces modifications.

L'hon. M. ROBB: Je m'attendais à cette déclaration de mon honorable ami. J'ai lu dans le Hansard l'exposé budgétaire qu'il fit jadis et je lui conseillerais, au cours de l'ajournement, de le parcourir. Il découvrira qu'il soumit trois pages de modifications.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Tout le monde les connaissait et M. Fielding en avait eu une copie. Nous faisions bien des changements en comité, mais nous avions l'idée que le "Parlement avait l'autorité suprême".

L'hon. M. LAPOINTE: Bravo! Bravo! Mon honorable ami se convertit.

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

Reprise de la séance

PROJET DE LOI D'INTERET PRIVE

2e LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 113), au sujet de la compagnie Bronson.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LES RESOLUTIONS BUDGETAIRES

La Chambre se forme en comité des voies et moyens sous la présidence de M. Duff.

Tarif des douanes, 438a. Automobiles et voitures automatrices de toutes sortes n.d.; tarif de préférence britannique, 15 p. 100; tarif intermédiaire, 25 p. 100; tarif général, 27½ p. 100.

M. McGIBBON: Je remarque que le ministre des Douanes n'est pas à son siège, seulement il a fait cet après-midi une déclaration au sujet de laquelle j'aimerais à être renseigné. Le ministre des Finances pourra peut-être le remplacer. Le ministre des Douanes a déclaré catégoriquement cet après-midi que les automobiles de fabrication canadienne se vendaient moins cher à l'étranger qu'au Canada, mais sans tenir compte de la taxe sur les ventes et du drawback. Je prierais le ministre des Finances, en l'absence de son collègue des Douanes, de nous donner plus de détails à ce

sujet. Selon moi c'est une question capitale, car elle intéresse hautement le public acheteur. Si c'est vrai, le public doit le savoir; si c'est faux, c'est mon avis qu'il ne faut pas laisser propager cette fausseté.

L'hon. M. ROBB: Sans doute le ministre des Douanes arrivera-t-il à la Chambre avant que nous ayons fini de discuter le numéro suivant. Il a les documents avec lui et je sais qu'il n'aurait pas dit la chose à moins de savoir qu'elle fût vraie. Mon honorable ami dit-il que cela est faux?

M. McGIBBON: Je ne crois pas que ce soit vrai. Je ne conçois pas qu'un fabricant canadien puisse expédier une automobile en Angleterre, payer les droits de douane et la vendre là-bas à meilleur marché qu'au Canada. Je veux simplement me renseigner, car je crois que le public devrait être mis au fait de la situation.

L'hon. M. ROBB: Cette assertion ne se rapporte pas uniquement aux automobiles. On a souvent dit la même chose à la Chambre au sujet d'autres objets. Mon honorable ami est ici depuis presque aussi longtemps que moi-même et il a dû entendre la même assertion à propos d'autres marchandises.

M. McGIBBON: Mais je n'ai jamais eu de preuves que l'assertion fût fondée.

M. CHAPLIN (Lincoln): On a prétendu la même chose au sujet des instruments aratoires spécialement; mais on n'a jamais rien prouvé. Les intéressés l'ont toujours niée.

L'hon. M. ROBB: Et au sujet de la farine.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre connaît mieux que moi la farine. Il sait probablement comment cela se fait.

L'hon. M. MANION: On a souvent affirmé de la farine manufacturée au Canada qu'elle se vendait meilleur marché à l'étranger qu'au Canada. Simplement à titre de renseignement, je voudrais savoir si cela est vrai.

L'hon. M. ROBB: Je l'ai entendu affirmer.

L'hon. M. MANION: Je l'ai entendu affirmer moi aussi; mais je voudrais savoir si la chose est vraie.

M. COOTE: Je vous fais remarquer, monsieur le président que nous sortons de la question; et je vous prie de maintenir le débat dans la question.

M. le PRESIDENT: Si on ne veut plus discuter l'article 438a, le comité peut passer à l'étude de l'article suivant; ainsi l'honorable représentant de Muskoka-Ontario pourra poser sa question.

[M. McGibbon.]

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous avons discuté la chose d'une manière générale et je crois que nous ferions aussi bien de discuter en même temps le présent article et 438b, puisque tous deux se rapportent à peu près au même sujet.

M. le PRESIDENT: Alors je vais donner lecture de 438b dont on propose la modification:

Tarif douanier,—438b. Automobiles à voyageurs seulement n.d. dont la valeur de détail à l'état neuf ne dépasse pas mille deux cents dollars, y compris l'équipement standard complet; voitures et camions automobiles (non destinés aux chemins de fer et aux tramways) servant à transporter les marchandises seulement; motocyclettes; châssis pour voitures automobiles spécifiés dans ce numéro; tarif de préférence britannique, 12½ p. 100; tarif intermédiaire, 17½ p. 100; tarif général, 20 p. 100.

Le nouvel article, 438c, est ainsi conçu:

Tarif douanier,—438c. Capotes, roues et carrosseries, n.d., pour voitures automobiles énumérées aux numéros 438a et 438b du tarif: tarif de préférence britannique, 20 p. 100; tarif intermédiaire, 27½ p. 100; tarif général, 30 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis d'avis, monsieur le président que nous devrions prendre ensemble les deux principaux numéros se rapportant aux automobiles et étudier 438c ensuite.

L'hon. M. ROBB: C'est mon opinion.

L'hon. M. MANION: Le ministre veut-il expliquer ce qu'il entend par l'expression, qui figure au numéro 438b, "dont la valeur de détail à l'état neuf"?

L'hon. M. ROBB: Il s'agit des automobiles frappées d'un droit de 20 p. 100. Tous les honorables membres savent qu'il y a des hommes qui passent des nuits blanches à machiner quelque ruse pour duper le Gouvernement et les douaniers. On nous a fait valoir que dans le cas des autos frappés d'un droit de 27½ p. 100, des gens peu scrupuleux pourraient se servir d'une automobile pendant deux jours puis affirmer aux douaniers que la voiture n'étant pas neuve devrait être admise sur payement d'un droit de 20 p. 100.

L'hon. M. MANION: Alors on se base sur le prix de détail?

L'hon. M. ROBB: Oui.

L'hon sir HENRY DRAYTON: J'attendais l'arrivée du ministre des Douanes; il nous a expliqué d'une manière intéressante comment le manufacturier canadien exploite le tarif en utilisant les produits de l'exportateur américain au lieu du produit canadien. Il a été très intéressant, dis-je, mais il n'a jamais jeté grande lumière sur la question. On pourra peut-être nous citer un exemple où il s'agit

non pas d'un importateur de marchandises américaines, de quelque agent au Canada qui, ou moyen du tarif, exploite le public canadien, mais d'un manufacturier canadien qui fait ce que prétend, le Gouvernement,—je ne crois pas que cela ait été prétendu sérieusement—d'un manufacturier canadien, dis-je, qui exploite notre population. Ce serait tellement préférable si on nous apportait un exemple pour justifier cette accusation Les chiffres cités par le ministre des Douanes peuvent être absolument exacts; mais ils sont absolument étrangers à la question. Il s'agit de savoir dans ce cas si le manufacturier canadien exploitait ou non le tarif; j'ignore s'il le faisait, mais on a prétendu qu'il le faisait et, comme preuve, on a mentionné ce que fait l'importateur américain. Je prétends que si le Gouvernement est en possession de faits, il devrait les communiquer.

M. CHAPLIN (Lincoln): D'après les chiffres cités par le ministre de la Douane, un manufacturier américain d'automobiles met sur le marché une automobile dont le prix de liste aux Etats-Unis est de $3,500. Il lui est permis d'escompter ce prix ici, comme dit le ministre, par l'entremise d'une compagnie prête-nom. Je voudrais bien savoir pourquoi le ministre et les autres ne mettent pas fin à ce commerce illicite. A qui incombe le devoir d'empêcher ces choses? Examinez les chiffres; il semble qu'il y a d'autres sujets que celui de la contrebande qu'il faudrait scruter dans ce pays, si ces chiffres sont exacts. Le prix d'une automobile de $3,500 est escompté de façon à le réduire à $2,800; les droits payés, elle se vend dans ce pays au prix de $5,400. Ces faits indiquent pour le moins une grande incompétence de la part du département de la Douane. On explique ces faits pour prouver que le manufacturier canadien pratique le même truc; est-ce bien là une explication? Non. Mais le ministre dit que le manufacturier canadien est libre de faire concurrence à ce prix, et qu'il ne le fait pas; on lui permet de vendre au même prix que son concurrent. C'est là l'argument le plus piètre que j'aie entendu, et je demanderais au ministre de la Douane de s'expliquer.

L'hon. M. ROBB: J'attends le ministre de la Douane dans quelques minutes. Je ne dispute pas la déclaration que vient de faire mon honorable ami. Lorsque nous commençâmes à nous occuper de cette question de l'automobile, je découvris pour la première fois—et le ministre de la Douane en fut également surpris,—que cette méthode se pratiquait depuis des années sous divers régimes. Ils avaient conclu cette entente; ils avaient une règle établie, et quelques-uns d'entre eux avaient un escompte qui allait jusqu'à 35 p. 100. Il ne s'agit pas uniquement des vendeurs, mais quelques-uns des manufacturiers tiraient avantage de cette méthode et importaient des automobiles pour les revendre.

M. CHAPLIN (Lincoln): C'est la faute du département de la Douane.

L'hon. M. ROBB: Assurément; j'admets la chose immédiatement; j'admets que la chose ne devrait pas se faire. Ce n'est pas juste.

M. CHAPLIN (Lincoln): J'ai entendu parler de cas semblables. Par exemple, nous avons dans nos Statuts une loi qui exige que les marchandises soient importées au prix raisonnable du marché américain. Comment établit-on le prix raisonnable du marché? En vendant à quelqu'un. En d'autres termes, un manufacturier américain se rend à New-York et confie à une compagnie toute une région comprenant trois ou quatre états; on tient cette compagnie responsable pour cette région et on lui accorde l'escompte d'exportation. C'est-à-dire, l'escompte que l'on accorde sur les importations du Canada, et ces gens, au moyen de ce que le ministre appelle des compagnies prête nom, sont en mesure de vendre ces automobiles à 20 p. 100 au-dessous du prix de liste. Ces simples faits démontrent que la douane se fait voler, mais je ne puis absolument pas comprendre comment le ministre peut blâmer le manufacturier canadien dans ce cas.

L'hon. M. ROBB: Je ne blâme pas le manufacturier canadien.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je parle du ministre de la Douane. Je ne puis comprendre comment il peut blâmer le manufacturier canadien à cause de cet état de choses. Le ministre des Finances nous a déclaré qu'il ne voulait nuire ni au manufacturier d'automobiles, ni au fabricant de pièces, qu'en réalité ce qu'il désire c'est qu'il se fabrique un plus grand nombre d'automobiles et de pièces dans le pays et il croit atteindre ce but avec cette réduction. Et il ajoutait que, pour ce qui est de la Cadillac, il espérait que cette voiture et les pièces seraient manufacturées dans ce pays. Cela indique clairement que le ministre et ses conseillers ne comprennent pas la question. La voiture Cadillac, à cause du nombre restreint des ventes, ne saurait être économiquement fabriquée au Canada; c'est une impossibilité physique. Ce n'est pas une catégorie de voitures que l'on puisse fabriquer au Canada. Les droits sur cette automobile devraient être très élevés, car c'est la voiture des riches qui sont en mesure de payer et devraient payer. Ni ce gouvernement ni un

autre ne peut rien faire pour amener la fabrication de cette voiture au Canada.

Je ne suis pas un manufacturier d'automobiles, mais je m'occupe de la fabrication des pièces et j'en sais quelque chose. Le ministre prétend qu'il ne veut aucunement nuire aux fabricants de pièces d'automobiles et il désire savoir comment il pourrait leur nuire. D'abord, je ferai remarquer que pour ne pas détruire le commerce des pièces, il faut d'abord ne pas détruire le commerce des automobiles. Les fabricants de pièces n'ont plus rien à faire si les automobiles sont importées complètes des Etats-Unis. Comment voulez-vous que moi, manufacturier, je puisse vendre une jante ou une roue ou un moyeu ou un autre pièce d'une automobile, si les automobiles sont importées complètes des Etats-Unis? C'est impossible. Le ministre présente maintenant une nouvelle résolution au sujet des roues et des pièces de voitures. Elle n'est pas encore à l'étude; mais nous savons qu'elle a pour but de fixer un droit un peu plus élevé sur ces produits que sur la voiture finie. Ce n'est pas pratique.

L'hon. M. ROBB: Il y a un drawback de 25 p. 100.

M. CHAPLIN (Lincoln): Même si l'on déduit ce montant, ç'a na aucune utilité. Autrement dit, il est bien évident qu'on ne peut imposer un droit plus élevé sur les pièces que sur la voiture. Ce n'est pas conforme aux méthodes d'affaires ni pratique. Et je vais en indiquer la raison au ministre, en me servant de sa propre résolution. Supposons que le fabricant d'automobiles fabrique 50 p. 100 de la voiture, c'est-à-dire la carrosserie, le châssis, le bâti et autres parties. Puis il achète les autres pièces de la voiture. Il faut importer de petits accessoires. Le manufacturier se demande où il peut acheter ces pièces. Il lui faut acheter les roues, le moteur et peut-être la carrosserie et la capote. Certains fabricants fabriquent ces pièces et achètent les autres. Il vient chez moi, qui suis un manufacturier de roues et me dit: "Je puis importer ces roues des Etats-Unis en acquittant un certain droit, moins 25 p. 100. Quelle somme de ces droits de douane économiserais-je en achetant de vous?" Voilà le côté pratique de l'affaire. Il faudra donc vendre ces roues à un prix moindre que le prix du produit américain auquel s'ajoute le droit, pour faire économiser au fabricant de voitures environ la moitié des droits. Je prie le ministre de me dire de quel avantage est, pour moi, le droit de 20 p. 100 imposé sur les roues. Il ne m'est absolument d'aucune utilité.

[M. Chaplin (Lincoln).]

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami ne prétend pas qu'il doit, pour obtenir la commande, vendre au prix du produit américain en y ajoutant la moitié de la somme des droits de douane? Il ne prétend pas que le manufacturier canadien le force à le faire.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le minsitre n'a jamais fait ce commerce et n'en connaît pas le côté pratique. Tout d'abord, chaque fabricant exporte des roues. Les manufacturiers de roues, ou de carrosseries ou de capotes ou de toute autre pièce cherchent à obtenir le plus possible de ce commerce d'exportation et, en bénéficiant des remises de droits, si nous voulons avoir des commandes, nous devons rivaliser avec les prix américains. Si nous obtenons ce commerce d'exportation, les manufacturiers nous disent: "Comme nous vous avons acheté des marchandises, nous pouvons fabrique tout l'article à meilleur marché. Nous espérons que vous le ferez. On y arrive en augmentant le commerce d'exportation et le chiffres d'affaires." On ne peut y arriver autrement et si, par malheur, nous ne vendons pas ainsi nos produits, il nous est impossible de les fabriquer, même en tenant compte du prix que nous touchons. Je me demande si je me suis bien expliqué.

L'hon. M. STEWART: Non, je ne puis suivre le raisonnement de mon honorable ami.

M. CHAPLIN (Lincoln): Voici ce qui se produit: Le fabricant américain dit aux manufacturiers de pièces: "Vous devez nous indiquer un motif qui nous porte à acheter de vous plutôt qu'aux Etats-Unis. Si nous achetons ces articles aux Etats-Unis, nous versons un certain droit de douane; mais nous réalisons un bénéfice sur les roues que nous fabriquons aux Etats-Unis et si nous en achetons de vous, nous perdons ce profit." Il nous faut donc vendre à un prix plus bas que celui des fabricants américains auquel s'ajoute le droit de douane.

L'hon. M. ROBB: Avant que nous ayons oublié les remarques de mon ronorable ami, qui est un manufacturier et connaît ce genre de commerce, je dois avouer que son raisonnement m'a frappé, au début. Il a parlé du cas d'une voiture semblable à la Cadillac et il a déclaré qu'il est impossible de fabriquer avantageusement au Canada une voiture de ce genre. Pour cette raison, nous devrions imposer un droit plus élevé.

M. CHAPLIN (Lincoln): Non pas à cause du genre de la voiture, mais à cause du nombre de voitures produites.

L'hon. M. ROBB: Il dit que, puisqu'on ne peut les fabriquer au Canada, on devrait imposer un droit plus élevé afin de percevoir

des recettes. Je ne partage pas son avis. Mais il s'occupe de ce commerce et il doit être mieux renseigné que moi.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je ne suis pas engagé dans ce commerce. J'exprime une opinion personnelle.

L'hon. M. ROBB: Si mon honorable ami a raison, pourquoi ne pas abolir entièrement le tarif et imposer une taxe d'accise de 50 p. 100. Alors le Gouvernement percevrait tout autant de revenus. Je ne dis pas que mon honorable ami a raison; mais s'il dit vrai, pourquoi ne pas suivre mon conseil?

M. CHAPLIN (Lincoln): C'est au Gouveernement à décider. J'ai indiqué mon opinion. Pour ce qui concerne cette voiture en particulier, le seul travail qu'elle procure à nos ouvriers, quand elle est importée au Canada sous forme de pièces, est celui de l'assemblage Mais l'honorable ministre sait bien et son collègue siégeant devant lui peut lui dire ce que coûte l'assemblage d'une voiture. Cela représente peu de chose, et s'il ne s'agit que de l'assemblage, je dis que cela est bien peu de chose pour les ouvriers.

L'hon. M. ROBB: Je ne partage pas l'avis de mon honorable ami. Je crois que les Canadiens peuvent exécuter ce travail tout aussi bien qu'on le peut aux Etats-Unis, et c'est leur intérêt de fabriquer au Canada à cause du commerce d'exportation. Nos manufacturiers n'auraient pas l'avantage qui leur est assuré au Canada s'ils expédiaient des Etats-Unis. Je reconnais sans hésitation qu'ils ont un petit désaventage à cause de la juste valeur marchande des automobiles dans le pays qui les a produits. S'ils obtiennent d'abaisser un peu la valeur marchande au Canada, ils seront mieux situés pour l'exportation. Je sais que ce qu'ils n'aiment pas, c'est la clause qui les oblige à fabriquer 50 pour 100 au Canada, mais quelques-uns d'entre eux ont avoué bien franchement n'avoir pas d'objection à cette clause. Un autre fait que je n'ai pas mentionné c'est que, pour la première année, nous n'allons exiger que 40 pour 100 de la fabrication au Canada et leur donner jusqu'au 31 mars de l'année prochaine pour se conformer à la clause de 50 pour 100. Cela leur donnera assez de temps, et des fabricants comme MM. Russell et McLaughlin,—j'oublie le nom d'un autre de ces messieurs, représentant d'une autre compagnie,—sont tous d'opinion que dans l'intervalle ils pourront en venir à ce pourcentage. On m'a dit que la compagnie Ford du Canada dépasse ce pourcentage, qu'elle est satisfaite et qu'elle ne trouve rien à redire. La politique du Gouvernement est de promouvoir la fabrication plus complète de ces marchandises au Canada et nous croyons que c'est de nature à nous aider.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre a confiance que les Canadiens peuvent exécuter ce travail. C'est aussi mon sentiment. Mais ils ne sauraient faire l'impossible. Ils ne parviendront pas à fabriquer un petit nombre de voitures d'un certain type sans égard au prix auquel ils pourront les vendre. Il ne doit pas y avoir de doute à cet égard. Quoique dise le ministre qu'il exige 50, 60 ou 70 pour 100, nous ne fabriquerons pas cette catégorie de voiture de haut prix au Canada. Le coût de l'outillage d'une de ces voitures est tellement élevé que jamais leur vente ne rapportera de bénéfice. C'est affaire de dollars et de cents. Pour mettre une voiture d'un nouveau modèle sur le marché, l'installation de l'outillage coûte plus d'un demi-million. En répartissant ce coût sur mille voitures, quel est le résultat? C'est là une affaire impossible. Jamais on ne pourra fabriquer une voiture comme celle-là au Canada, et si le ministre entretient quelque espoir à cet égard, il aura des déceptions. Les arrangements qu'on fait pour une voiture moindre sont sages, mais il n'en est pas de même pour ceux qui ont trait aux voitures de haut prix. Je n'entreprendrais pas de fabriquer une roue pour une automobile comme le Cadillac. Il faudrait plus de cinq ans pour vous rembourser du coût de l'installation de votre outillage. Ce qui est vrai pour cet article l'est pour tous les autres.

L'hon. M. BOIVIN: S'il en est ainsi, pourquoi mon honorable ami s'oppose-t-il à laisser venir ces automobiles au Canada en acquittant un droit raisonnable?

M. CHAPLIN (Lincoln): Pour moi, le droit doit être aussi élevé que possible sur ces voitures de grand prix. L'homme qui peut se payer le luxe d'une Cadillac ou d'une autre automobile de $4,000 ou $5,000 doit payer l'impôt le plus élevé possible.

L'hon. M. BOIVIN: Cet homme acquitte déjà un droit de 27½ pour 100 de la valeur de sa voiture, puis la taxe de 5 pour 100 sur les ventes et le droit d'accise de 5 pour 100 sur une voiture de $1,200, et le droit de 10 pour 100 d'accise sur l'excédent de $1,200. Quelle protection plus élevée mon honorable ami réclame-t-il pour une voiture de grand prix?

M CHAPLIN (Lincoln): Sur les articles de luxe, je prélèverais un droit aussi élevé que possible. On importait ces voitures de luxe en payant un droit de 30 pour 100, et l'homme pouvant se payer le luxe d'acheter une de ces voitures se la procurera même s'il devait acquitter un droit de 50 pour 100.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami s'écarte tout à fait de sa doctrine protectionniste.

M. CHAPLIN (Lincoln): Il s'agit ici de recettes et pas du tout de protection.

L'hon. M. BOIVIN: C'est la première fois que j'entends mon honorable ami convenir avec nous que le tarif doit servir à rapporter des recettes et non seulement s'assurer la protection.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je n'ai jamais prétendu cela. (*Exclamations.*) Ces honorables députés de la droite se contentent de peu, mais s'ils veulent jeter un coup d'œil sur mon discours prononcé dans cette Chambre au sujet de la convention française, ils constateront que j'ai réclamé avec persistance un droit aussi élevé que possible sur les articles de luxe venant de l'étranger. Si jamais il a existé un article de luxe, c'est bien une automobile de grand prix. Il n'y a pas le moindrement de protection dans un droit comme celui-là.

M. MORAND: Certainement il y a un élément de protection. En élevant le droit à 75 ou 100 pour 100, vous obligerez certaines gens du pays à se procurer des automobiles fabriquées au Canada. Ceux qui en ont les moyens acquitteront le droit le plus élevé, mais ceux qui ne le peuvent pas achèteront des automobiles fabriquées au Canada.

L'hon. M. BOIVIN: Je serai heureux de répondre à mes honorables vis-à-vis quand ils seront d'accord entre eux. L'un d'eux prétend que c'est un tarif purement fiscal...

M. CLARK: Personne ne prétend cela.

L'hon. M. BOIVIN: Je viens d'entendre cet argument dans la bouche de mon honorable ami de Lincoln.

M. BOYS: Le ministre a mal compris.

M. CLARK: Le ministre n'a pas assisté à toute la discussion, ce soir.

L'hon. M. BOIVIN: Je regrette de n'être pas arrivé assez tôt pour entendre la discussion entière, mais si j'attends pour en lire le compte rendu, je devrai attendre jusqu'à demain après-midi.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre saisit parfaitement ce que je veux dire. Je lui attribue plus de sens commun qu'il n'en voudrait paraître avoir.

M. McGIBBON: Je voudrais poser au ministre des Douanes la question que j'ai posée au ministre des Finances, voici quelques minutes. Le ministre des Douanes a déclaré cet après-midi,—et ses confrères ont presque défoncé le dessus de leur pupitre à témoigner leur approbation,—que les fabricants canadiens vendent leurs automobiles à l'étranger à meilleur marché qu'au Canada, moins le drawback, la taxe sur les ventes et autres taxes. Cela signifie que les fabricants exploitent la clientèle canadienne. Je voudrais qu'il me donnât les détails, le prix de n'importe quelle automobile, déduction faite de toutes les taxes, et le prix auquel elle se vend au pays et dans un pays étranger quelconque.

L'hon. M. BOIVIN: Je crains que mon honorable ami n'ait pas tout à fait compris mes paroles, cet après-midi.

M. McGIBBON: Je comprends parfaitement le ministre.

L'hon. M. BOIVIN: J'ai dit que pour les besoins de la discussion, j'éliminais la taxe sur les ventes et le droit d'accise. Il est bien compris de tous que nous ne percevons pas la taxe sur les ventes et le droit d'accise sur les automobiles exportées. J'ai ajouté que le fabricant canadien vend moins cher à l'étranger qu'au pays l'automobile canadienne qu'il exporte, et la différence de prix, c'est le montant de la remise qu'il reçoit sur les pièces et le matériel des Etats-Unis dans la fabrication. Je me suis efforcé de développer mon argumentation en disant que, si les pièces sur lesquelles un droit est aujourd'hui prélevé et une remise accordée étaient admises en franchise, et que si d'autres pièces étaient dégrevées, l'acheteur canadien bénéficierait de cette réduction autant que l'acheteur de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie ou de tout autre pays où ces automobiles s'exportent. Dans chaque cas, les ouvriers canadiens fournissent la même quantité de travail et touchent le même salaire. Je prétends qu'en réduisant le droit sur l'automobile, en dégrevant en même temps certaines pièces et en admettant en franchise plusieurs pièces non fabriquées au Canada,—chose qui ne saurait nuire à l'industrie, quelque effort d'imagination qu'on fasse,—le Gouvernement réduira le prix des automobiles pour le public canadien. Si mon honorable ami veut que je lui indique la différence exacte des prix relativement à des marques particulières de voitures, j'avoue franchement que je n'ai pas ce renseignement. Je l'ai vu, je puis me le procurer dans les copies des décrets du conseil par lesquels le Gouvernement fixe le montant exact en dollars et en cents alloué à chaque fabricant canadien comme remise sur la marque déterminée, le modèle déterminé et le genre déterminé d'automobiles exportées à l'étranger. Je n'ai pas sous

la main, mais voilà la différence entre le prix de cette voiture fait à l'acheteur étranger et le prix fait à l'acheteur canadien. Encore une fois, je prétends que, sauf dans la mesure nécessaire pour protéger jusqu'à un certain point les pièces fabriquées au Canada, il n'y a pas la moindre raison pour que le Canadien paye la même automobile plus cher que l'acheteur étranger.

M. McGIBBON: Le ministre vient de nous donner une version tout à fait différente de celle qu'il nous a donnée cet après-midi.

L'hon. M. BOIVIN: Il peut sembler à mon honorable ami que ce soit une version tout à fait différente. Peut-être ne me suis-je pas expliqué clairement cet après-midi. Je tiens à assurer mon honorable ami que, si je n'ai pas dit cela, cet après-midi, j'entendais certes le dire.

M. McGIBBON: Je suis heureux d'entendre cela, mais le ministre des Finances a eu la même impression que moi. C'est une assertion qui se fait depuis un temps presque immémorial à la Chambre et sur les trétaux, non seulement au sujet des automobiles, mais encore au sujet des instruments agricoles et de tout. Le ministre des Finances m'a demandé voici quelques instants si je la contestais. Je suis heureux de constater que le ministre me donne raison: toute la diminution consiste dans le drawback pour chaque automobile exportée.

L'hon. M. BOIVIN: L'on me dit que durant mon absence de la Chambre un léger malentendu s'est produit au sujet d'une assertion antérieure, à savoir qu'un fabricant américain d'automobiles touchait plus dans le cas d'une vente à un Canadien que d'une vente à un citoyen des Etats-Unis, quelques honorables députés, me dit-on, en concluant que le département des Douanes et de l'Accise en était à blâmer et qu'il devait y voir. Cela est vrai, personne de nous ne l'ignore, et cela était vrai longtemps avant l'avènement du présent gouvernement. C'est la conséquence de cet article de la loi des douanes prescrivant la détermination du droit suivant la valeur de l'objet dans son pays d'origine, exporté en mêmes quantités aux marchands de même catégorie. Un autre article autorise, il est vrai, le Gouverneur en son conseil à modifier cette disposition par décret du conseil, mais aucun gouvernement, celui-ci ou un autre, ne l'a encore appliquée.

M. CLARK: Ne l'a-t-on pas appliquée à propos des instruments aratoires, en 1924? Un décret du conseil, semblable à celui dont parle mon ami, n'a-t-il pas été rendu alors?

L'hon. M. BOIVIN: Il se peut que la valeur des instruments aratoires ait été changée par décret du conseil; je ne faisais pas partie du cabinet dans ce temps-là. Mais je parle maintenant d'automobiles.

M. CLARK: Le ministre a dit que la valeur d'un objet n'a jamais été modifiée par décret du conseil.

L'hon. M. BOIVIN: J'ai dit que nous avions le pouvoir de ce faire, par décret du conseil, mais qu'aucun gouvernement n'avait exercé ce droit. Là encore il y a peut-être malentendu. C'est aux automobiles américaines importées en Canada que je fais allusion. Il s'agit du fabricant américain, représenté en Canada par une succursale qui se résume dans la plupart des cas, à un courtier en douane.

M. CHAPLIN (Lincoln): C'est ce que vous appeliez une compagnie truquée?

L'hon. M. BOIVIN: Oui. Je ne fais pas allusion à la General Motors ou à un autre établissement d'assemblage en Canada; je parle des compagnies sans succursales d'assemblage qui cependant vendent leur voitures à la clientèle canadienne. Tout le travail de ces compagnies succursales consiste à recevoir les commandes adressées à la compagnie principale, puis à se présenter devant le percepteur de la douane à l'endroit de la frontière où arrivent les automobiles, comme distributeurs pour les compagnies maîtresse. Ils prétendent que le fait de distribuer la marchandise en si grandes quantités leur donne droit au même taux de rabais que leurs congénères aux Etats-Unis. Leur prétention repose sur un semblant de droit. Distributeurs de voitures vendues en Canada par la compagnie mère, nous devons, disent-ils, pour les fins de douane, bénéficier du même rabais que les distributeurs de même catégorie aux Etats-Unis. Cela leur vaut une déduction de 30 p. 100 sur le prix, et leur laisse à payer le droit sur une valeur de 70 p. 100. Je ne voudrais mentionner aucun nom, puisque le département considère cela secret, mais, sans préciser, je dirai qu'une compagnie bénéficie d'une déduction de 35 p. 100; en d'autres termes, que pour elle la valeur imposée ne représente que 65 p. 100. Elle acquitte donc le droit d'accise et la taxe de vente, plus le droit sur 65 p. 100 de la valeur.

M. CHAPLIN (Lincoln): Et le ministre croit-il que la fabrication canadienne soit possible, étant donné cet état de choses?

L'hon. M. BOIVIN: Nous ne nous attendons pas que le Canadien puisse fabriquer dans de pareilles conditions, mais voilà les choses

telles qu'elles se passent depuis longtemps, sans provoquer de plainte. Tout l'avantage de la protection leur reste, car en dépit de tous ces rabais, l'acheteur canadien a toujours été obligé de payer plein prix et eu outre le droit entier et les taxes d'accise et de ventes.

L'hon. M. MANION: Le ministre dit qu'il existe un règlement quelconque permettant au Gouvernement de fixer par décret du conseil la valeur des marchandises importées en Canada. Il n'est donc pas nécessaire que le Parlement intervienne pour cela. Par conséquent, si le Gouvernement le désire, il peut, après l'adoption du budget et la prorogation, déterminer par un décret la valeur impossable des automobiles importés au Canada, disons 50 p. 100 de plus qu'elle ne serait autrement, et cela sans consulter le Parlement.

L'hon. M. BOIVIN: Je suis bien aise que mon honorable ami ait posé cette question. Je lui dirai franchement que le ministère n'a pas encore songé à appliquer l'article 42 de la loi des douanes.

L'hon. M. MANION: Je posais cette question à simple titre de renseignement.

L'hon. M. BOIVIN: L'article 42 est ainsi conçu:

S'il s'élève quelque contestation au sujet de la détermination de la juste valeur marchande pour l'imposition des droits sur des effets importés au Canada de fabrication ou de production étrangère ou britannique tels que les instruments de musique, les machines à coudre, les machines ou instruments aratoires, les préparations medicinales généralement appelées "médecines brevetées", et autres effets de même genre, dont les prix sont publiés par les fabricants ou producteurs ou des personnes qui agissent en leur nom, le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, fixer et établir un certain taux d'escompte qui peut être déduit des prix publiés de n'importe lequel de ces articles ou produits, et le résidu du prix ainsi publié, après déduction de l'escompte autorisé, est censé être la juste valeur marchande pour l'imposition des droits des articles ou produits qui sont spécifiés dans l'arrêté du conseil.

Tel est le texte de l'article, et je l'interprète comme une disposition ayant pour objet de prévenir les abus. L'intention de cet article n'a jamais été de permettre au Gouvernement de décider par un décret que le droit serait perçu sur le prix de détail d'une marchandise, et tant que je serai ministre, cet article ne sera pas interprété de cette façon. Si, toutefois, je constate qu'il y a des abus, si je découvre que quelque compagnie américaine exporte des automobiles au Canada à un escompte de 35 p. 100, puis les vend à l'agent canadien à un escompte de 20 p. 100 seulement, je demanderai à mes collègues d'adopter un décret forçant la compagnie à payer le droit sur le prix de l'automobile, moins l'escompte qu'elle donne au vendeur canadien.

[L'hon. M. Boivin,]

L'hon. M. MANION: L'idée est d'empêcher le dumping.

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

L'hon. M. MANION: Je ne discute pas là-dessus. Je veux simplement savoir à quoi m'en tenir. L'autre soir, en causant avec un monsieur qui était de passage en cette ville, j'ai appris que le Gouvernement pouvait déterminer pour des fins de douane le prix de détail, ou modifier la valeur complète de la voiture. Cependant, si je comprends bien les explications du ministre, à moins qu'il n'y ait quelque différend ou qu'il ne surgisse quelque situation comme celle qu'il a mentionnée, cela ne se fera pas.

L'hon. M. BOIVIN: L'intention est de prévenir les abus.

M. McLEAN (Melfort): En ce qui concerne le point soulevé par l'honorable député de Muskoka-Ontario (M. McGibbon) et qui a été fort discuté ce soir, j'ai sous la main un renseignement précis que je crois devoir offrir au comité. C'est un article du *Lethbridge Herald* du 27 avril 1926, journal digne de foi. Cet article, un éditorial est intitulé :La protection qui protège, et ainsi rédigé:

Il n'est pas étonnant que les fabricants canadiens d'automobiles se soient plaints amèrement d'une partie de la protection qui leur est enlevée. Pourquoi ne le feraient-ils pas lorsqu'une automobile fabriquée à Oshawa, qui coûte $2,090 dans cette ville, peut être achetée au prix de $1,295 à Nassau, dans les îles Bahama, aux Antilles?

Gerald A. Sweating, demeurant aujourd'hui à Toronto, mais anciennement de Nassau, a commandé dans cette dernière ville une sédan McLaughlin à cinq places. Il a voulu acheter la même voiture à Oshawa, où elle est manufacturée. On lui en a demandé $2,095. Les deux automobiles venaient de la manufacture canadienne, la machine de Nassau étant faite pour l'exportation.

Pour expliquer cette différence de $800, les administrateurs de la manufacture disent qu'il y a un impôt de 5 p. 100 sur la vente et une taxe de luxe de 10 p. 100 qui ne sont pas acquittés sur les automobiles d'exportation.

On fait aussi remarquer que, pour aider au commerce d'exportation, un drawback de 99 p. 100 du droit sur les pièces importées est accordé. Mais avec ces chiffres à l'esprit, le public aura encore l'impression que les manufacturiers d'Oshawa pourront tout de même réaliser de jolis bénéfices avec une protection de 27½ p. 100 sur les voitures dispendieuses comparativement à l'ancien droit d'importation de 35 p. 100.

Il n'y a pas de fumée sans feu. Si ce proverbe n'est pas toujours vrai, il l'est généralement.

M. MORAND: Oh! oh!

M. McLEAN (Melfort): Cela fait rire l'honorable député d'Essex-Est, mais lorsque tant de Canadiens intelligents sont convaincus, d'après leurs propres renseignements et ceux de leurs amis, que certaines marchandises, haute-

ment protégées au Canada, sont vendues à l'étranger à des prix moins élevés qu'aux consommateurs domestiques, ils ont raison de croire que le droit devrait être réduit afin que les Canadiens ne soient pas forcés de payer un produit canadien plus cher qu'à l'extérieur. Nous connaissons tous l'argument suivant: Si nos produits domestiques ne sont pas protégés par des droits élevés, les manufacturiers étrangers envahiront notre marché avec des articles pour lesquels ils demandent des prix plus bas chez eux. Or, s'il est raisonnable de supposer que les manufacturiers allemands, américains, et d'ailleurs font cela, il est tout aussi juste de supposer que les manufacturiers canadiens suivent la même ligne de conduite.

M. COOTE: Pas du tout.

M. McGIBBON: L'honorable député aurait-il l'obligeance de produire quelque preuve à l'appui de ce qu'il vient de lire?

M. McLEAN (Melfort): Il est impossible de fournir des preuves, mais voici un journal estimable qui circule...

M. McGIBBON: Et c'est ce que font des membres de cette Chambre.

M. McLEAN (Melfort): Je suis parfaitement convaincu que cet article est aussi fondé qu'un bon nombre de ceux qui ont été inscrits au hansard depuis le commencement de la présente session.

M. MORAND: L'honorable membre a souligné le fait que j'ai ri, j'ai souri parce que mon honorable ami a affirmé qu'il était en mesure de citer un cas spécifique; cependant s'il y a quelque chose de spécifique dans l'article qu'il a lu, j'y perds mon latin. Il n'y a absolument rien de spécifique à sa face même; c'est simplement une assertion en l'air.

M. McLEAN (Melfort): Il y a le fait qu'un citoyen de Toronto est allé à Nassau, dans les îles Lucayes, Antilles anglaises, où il aurait pu acheter un sédan McLaughlin à cinq places pour $1,295. Or, lorsqu'il voulut acheter la même voiture à Oshawa, où elle est fabriquée, on lui a demandé $2,095. Peut-on obtenir quelque chose de plus spécifique que cela?

L'hon. M. LAPOINTE: Que veut-on dire par le mot "spécifique"?

L'hon. M. MANION: En médecine, ce terme est pris dans un mauvais sens.

M. MORAND: Mais à ce prix, il faut ajouter les taxes, le transport.

Un MEMBRE: Le transport!

M. MORAND: Il faut tenir compte de la taxe sur les articles de luxe et de l'impôt sur les ventes. Ce à quoi je fais allusion toutefois, c'est que l'auteur de l'article ne mentionne rien des taxes ni de la différence dans l'équipement. Il se borne à constater la différence dans l'équipement. Il se borne à constater la différence de prix. Cette différence existe, cela va de soi, et nous l'admettons tous; mais cette différence s'explique du fait d'autres conditions qui ne comptent pas dès qu'il s'agit des voitures destinées à l'exportation. Si l'article était quelque peut spécifique, il spécifierait quelles sont les taxes et à combien se montent les frais de transport de cette voiture.

L'hon. M. DUNNING: Que voulez-vous dire à propos de frais de transport.

M. ROSS (Moose-Jaw): Le ministre des Finances peut-il nous dire à combien se montent le droit d'accise et la taxe de luxe sur une voiture vendue au pays au prix de $2,095?

M. McLEAN (Melfort): Monsieur le président, je vais satisfaire l'honorable membre qui n'a pas entendu la lecture de l'article en question. Cet article expose que la taxe sur les ventes est de 5 p. 100 et la taxe sur les articles de luxe, de 10 p. 100; ces impôts ne sont pas acquittés sur les voitures exportées. En chiffres ronds, cela représente environ $183. Ajoutez cette somme à $1,295 et vous arrivez à un total de $1,478; il reste encore un écart de $600 auquel il faut ajouter les frais de transport.

Un MEMBRE: Il n'y a pas de frais de transport à Oshawa.

M. McLEAN (Melfort): Je le sais. Il faudrait ajouter à la somme de $1,295 les frais de transport jusqu'à Nassau.

Un MEMBRE: Pas du tout; il faut les soustraire.

M. McLEAN (Melfort): Il faudrait les soustraire de $2,095 et les ajouter au montant de $1,295.

Un MEMBRE: Pas du tout.

M. McLEAN (Melfort): Monsieur le Président, mes honorables amis sont convaincus que les frais de transport ne devraient pas être ajoutés au prix de la voiture rendue à Nassau. *(Exclamations.)* J'ai peut-être l'esprit quelque peu obtus ce soir, monsieur le président. L'automobile est expédiée à un port étranger et je suppose que les frais de transport devraient être ajoutés au prix.

Un MEMBRE: Pas du tout.

M. McLEAN (Melfort): Un instant, s'il vous plaît. Je suppose que ces frais devraient être ajoutés au prix canadien, c'est-à-dire les frais du transport de la voiture au port étranger.

L'hon. M. MANION: Vous avez raison cette fois-ci.

M. McLEAN (Melfort): Il y a encore un écart de $800.

Un MEMBRE: Plus que cela.

M. McLEAN (Melfort): En tout cas, l'article est spécifique en ce qui concerne les taxes qui s'élèvent à $183. S'il faut ajouter cette somme de $183 au prix de $1,295...

M. NICHOLSON: Et que dites-vous du drawback?

M. McLEAN (Melfort): Pour découvrir ce que coûte cette automobile au Canada il faut ajouter les taxes dont l'automobile exportée est exempte, au prix de cette automobile à Nassau. En estimant ces taxes à $180 et en les ajoutant au prix de $1,295, le prix relatif sera approximativement de $1,475.

M. NICHOLSON: Que dites-vous du drawback sur les droits?

M. McLEAN (Melfort): En déduisant ces $1,475 de $2,095 nous avons une différence de $600. Donc l'automobile est vendue à Oshawa à approximativement $600 de plus que l'on ne devrait payer pour la même voiture à Nassau. A ce prix, il faut ajouter les frais de transport à Nassau, car il n'y a pas de doute que l'automobile n'y est pas allée toute seule.

M. FORKE: La voiture de Nassau se vendait $1,295?

M. McLEAN (Melfort): Oui. Voilà un cas bien déterminé d'un article fabriqué au Canada, apparemment sous un régime de tarif élevé, vendu à l'étranger à un prix moins élevé. C'est aussi vrai pour tout. On nous dit que nous devons avoir un tarif élevé au Canada afin de permettre à nos fabricants de vendre à l'étranger. Comme je l'ai dit, si les Américains, les Allemands et autres fabricants vendent leurs marchandises meilleur marché à l'étranger que dans leur pays, n'est-il pas raisonnable de présumer, en dépit des démentis des honorables députés de la gauche, que les fabricants canadiens peuvent être tentés d'en faire autant?

M. KAISER: Il me semble que si l'honorable député prenait la peine de se renseigner il apprendrait qu'une automobile, fabriquée à Oshawa pour l'exportation, diffère matériellement de la voiture fabriquée pour être vendue au pays. Nos fabricants doivent étudier les besoins des clients étrangers. J'ai demandé à M. Keller comment il se faisait que certaines de ses voitures se vendaient meilleur marché au sud et il m'a répondu: Vous devez savoir que le pays du sud est celui du coton et que les doublures soit faites de coton, qui est bien meilleur marché; alors que dans le pays du nord, les doublures doivent être d'un tissu coûtant deux fois et demi et trois fois ce que coûte le coton. Je suis convaincu que si mon honorable ami voulait se renseigner sur tous les détails il conviendrait que les fabricants ne présentent pas les choses sous un faux jour.

M. McLEAN (Melfort): Mais cette automobile a été fabriquée dans le même atelier?

M. KAISER: J'ai dit à mon honorable ami que les fabricants faisaient une voiture différente pour chaque marché.

Un MEMBRE: Ce n'est pas le moyen d'arriver à la fabrication en masse.

M. STANSELL: Je suis parfaitement convaincu, monsieur le président que des citations, même d'articles de rédaction de journaux en vue, ne suffisent pas pour donner de la valeur à ce débat. J'ai par exemple sur mon bureau, une copie d'une publication bien réputée,—je le crois du moins, puisqu'elle appuie mes honorables amis de la droite,—et qui, sous des titres flamboyants, parle de certains députés de la Chambre en termes moins que flatteurs. Je me demande si mon honorable ami veut être jugé par les déclarations de cet organe.

M. McLEAN (Melfort): Lisez-le. Je ne puis donner mon opinion sur une chose que je ne connais nullement. De quoi l'honorable député parle-t-il?

(L'article est adopté.)

Tarif douanier,—438c. Capotes, roues et carrosseries n.d., pour les voitures automotrices énumérées dans les articles 438a et 438b: tarif de préférence britannique, 20 p. 100; tarif intermédiaire, 27½ p. 100; tarif général, 30 p. 100.

M. CHAPLIN (Lincoln): Avant que le ministre des Douanes soit ici j'ai présenté quelques remarques au sujet de la déclaration qu'il a faite avant six heures. Il a parlé de ce que je suppose être le cas imaginaire d'une automobile facturée au pays $3,500, profitant d'un escompte de fabricant de...

L'hon. M. BOIVIN: 30 p. 100.

M. CHAPLIN (Lincoln): ...de 30 p. 100 débarquée ici, droit acquittés à $2,800.

L'hon. M. BOIVIN: A $2,450.

M. CHAPLIN (Lincoln): Droits payés sur $2,450 et vendue $5,414.36. Le ministre dit que les lois de nos Statuts nous permettent d'accepté comme juste prix du marché le prix le plus bas auquel une machine de cette marque est vendue aux Etats-Unis. Il admet qu'afin d'arriver à ce prix réduit, il faut établir une compagnie fictive au pays afin de permettre à ces fabricants de produire sur la même base qu'une grande corporation des Etats-Unis, et qu'on permet à ces gens de vendre à nos citoyens du Canada de manière à réaliser un profit formidable. Nécessairement, les douanes sont frustrées de milliers de dollars.

L'hon. M. BOIVIN: Je n'ai pas dit cela.

M. CHAPLIN (Lincoln): C'est l'effet de ce qu'a dit le ministre, parce qu'il n'en saurait être autrement à cause de l'évaluation trop élevée. Lorsqu'un individu, établissant ici une agence truquée, peut se mettre à vendre des marchandises au double du prix qu'il devrait exiger, c'est la preuve flagrante qu'il y a quelque chose de défectueux. Mais le ministre ne s'en tient pas là. Il dit, en vérité, que les manufacturiers canadiens profitent eux-mêmes de ce prix qu'ils vendent leurs marchandises aussi cher et que par conséquent ils font aussi mal. Le ministre, pour dire cela, doit avoir un cas spécifique en vue. Veut-il me citer deux marques de voitures faites dans le pays qui se vendent à un prix égal à ce prix de $5,414.36?

M. le PRESIDENT: Avant que le ministre réponde, le comité me permettra de lui faire observer que nous discutons en ce moment l'article 438c qui est ainsi conçu:

Tarif douanier,—438c. Capotes, roues et carosserie, n.d., pour véhicules automobiles énumérés dans les numéros 438a et 438b.

Il ne s'agit pas des automobiles pour le moment.

M. CHAPLIN (Lincoln): Monsieur le président, ces articles devaient être discutés en même temps. Vous vous rappelez que je l'ai demandé avant que vous déclariez l'autre article adopté.

M. le PRESIDENT: J'ai demandé au comité de discuter les quatre articles en même temps, mais l'honorable député de York-Ouest a refusé, il a voulu qu'on discute les nos 438a et 438b ensemble et ensuite les nos 438c et 438d. Nous avons adopté les deux premiers après un long débat et je suis obligé de demander au comité de s'en tenir à l'article en discussion.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Discutons-nous sur les articles du tarif, monsieur le président?

M. le PRESIDENT: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Examinons-nous l'effet des modifications sur le commerce canadien? Si oui, alors pouvons-nous discuter intelligemment sur l'effet des droits applicables aux capotes, roues et carrosseries d'automobiles, si l'on ne nous permet pas en même temps de parler du prix de la voiture finie qui constitue la concurrence? Il est impossible de discuter comme il faut les droits qui vont permettre aux fabricants canadiens de pièces d'automobiles de lutter contre la concurrence des automobiles finies qu'on importe des Etats-Unis, sans parler de ce qui se fait relativement à ces voitures américaines. Monsieur le président comprendra, s'il réfléchit, qu'on ne peut pas éviter de parler des autres articles.

L'hon. M. ROBB: Si vous me le permettez, monsieur le président, je comprends que vous vouliez être impartial envers tous et que votre décision a pour but d'expédier la besogne, mais étant donné que les nos 438a et 438b se rapportent à l'automobile, je vous suggère d'accorder une certaine latitude dans ce débat?

M. le PRESIDENT: Certains membres se hâtent un peu trop de tirer leurs conclusions. Je n'ai pas décrété ce qui devait faire le sujet du débat. J'ai signalé simplement l'article qu'il s'agissait d'examiner et j'ai dit que nous devrions autant que possible nous en tenir à la discussion de cet article. Le comité reconnaîtra que j'ai donné toute la latitude voulue, aujourd'hui comme hier et je le ferai encore. Mais il ne faut pas trop s'éloigner de l'article en discussion et répéter ce qui a été déjà dit et décidé.

L'hon. M. MANION: Vous vous rappelez, monsieur le président, que le ministre des Douanes n'était pas présent lorsque l'honorable député de Lincoln a soulevé cette question et il était entendu qu'il répondrait à son retour.

L'hon. M. BOIVIN: J'approuve entièrement votre interprétation du règlement, monsieur le président, mais puisque la question a été posée, je ne voudrais pas laisser supposer que le ministre n'a pas été en état de répondre. J'espère donc que le comité sera indulgent et permettra de donner la réponse, après quoi nous pourrons aborder l'article suivant de la façon habituelle.

Si j'ai bien compris la question, l'honorable député m'a demandé de lui citer une marque d'automobile entrant ainsi qu'il a été dit ou

pour quelle marque le fabricant canadien jouissait de la protection indue que j'ai signalée.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre me permettra de l'interrompre. Il tourne très habilement ma question à sa façon. J'aime mieux la poser moi-même. Le ministre suppose le cas d'une voiture importée; je ne le conteste pas; je crois qu'on peut le prouver. Or, je lui demande, puisqu'il dit que le fabricant canadien profite de la situation pour vendre la même voiture au même prix, s'il est capable de me citer une automobile fabriquée au Canada se rapprochant de cette voiture vendue au prix de $5,414.36. Je lui avais demandé de me citer deux marques; je ne lui en demande qu'une seule.

L'hon. M. BOIVIN: Je l'ai dit à mon honorable ami avant la suspension de la séance; je lui ai répondu à ce sujet. L'honorable député sait fort bien qu'il y en a deux sur le marché aujourd'hui, l'une, censée être une voiture canadienne et désignée sous le nom de limousine-sedan Cadillac, qui, immédiatement avant la modification du tarif, se vendait $5,000, et l'autre une sedan-limousine Pierce-Arrow à sept places. L'automobile importée directement des Etats-Unis, qui coûte $3,500 là-bas, et $5,414.36 ici, plus $180 de frais de transport, ce qui porte le prix à $5,600, est une Pierce-Arrow. La limousine-sedan Cadillac, qui est censée être une automobile canadienne,—je ne saurais dire si elle est assemblée ici ou si elle est importée des Etats-Unis, mais elle se vend ici sous l'étiquette canadienne,—est exactement du même prix que la voiture américaine. Les deux se vendent $3,500 aux Etats-Unis et $5,600 au Canada.

M. CHAPLIN (Lincoln): Si le ministre dit que l'une ou l'autre de ces automobiles sont des voitures canadiennes, dans un sens quelconque du mot, je veux bien le croire. Son argument peut avoir du bon, mais on ne saurait faire entrer ni l'une ni l'autre des voitures dans la catégorie des automobiles canadiennes, et je mets le ministre au défi de nommer une seule automobile de fabrication canadienne au sujet de laquelle on puisse établir le bien-fondé de sa prétention d'il y a un instant à l'égard de ceux qui la fabriquent.

L'hon. M. BOIVIN: Je voudrais bien que mon honorable ami fût aussi complètement dans le vrai chaque fois qu'il met au défi quelqu'un de ce côté-ci de la Chambre. Il sait bien que je ne saurais lui nommer une automobile canadienne qui se vend ici $5,600, parce qu'il ne se fabrique pas au pays de voiture canadienne qui se vende à ce prix. Mais si mon honorable ami veut que je reprenne tous mes calculs, en prenant une automobile de $1,200 ou de $1,800, il verra que les proportions sont exactement les mêmes sur toute la ligne. Le fabricant des Etats-Unis, au lieu de faire un bénéfice de $500 sur une voiture de $5,000, en fera un de $100 sur une de $1,000.

M. COOTE: Je me demande si le ministre pourrait me donner une explication. Aux Etats-Unis le coupé Ford se vend $500, tandis qu'au Canada, depuis la publication des nouveaux prix, on en demande $625, soit une augmentation de $125 ou 25 p. 100. Le modèle Tudor se vend $520 aux Etats-Unis, et au Canada $650, soit une augmentation de 25 p. 100, tandis que le prix du Fordor est de $565 aux Etats-Unis et de $710 au Canada, soit une augmentation de 25.6 p. 100. D'après le nouveau tarif, le droit n'est que de 20 p. 100, et cependant ces automobiles se vendent au Canada à un prix qui dépasse de 25 et 25.6 p. 100 respectivement celui des Etats-Unis. Le ministre des Douanes nous en donnera peut-être l'explication.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, je crois avoir l'explication que désire mon honorable ami. Il peut se faire que le prix de la Ford annoncée au Canada comprend la taxe sur les ventes et le droit d'accise.

M. COOTE: Dans une annonce parue dans le *Grain Growers' Guide,* je lis ce qui suit:

Tous les prix sont pour livraison à Ford (Ontario), exclusion faite des frais de transport et des taxes du gouvernement.

L'hon. M. BOIVIN: Je pense encore pouvoir expliquer cela à mon honorable ami. C'est parce qu'il faut que la Ford américaine soit importée par l'acheteur primitif qui se rend aux Etats-Unis, en fait l'acquisition et l'expédie au Canada. En d'autres termes, on m'informe qu'entre la Ford Motor Company de Détroit (Michigan), et la Ford Motor Company de Ford City, existe une entente d'après laquelle la compagnie américaine ne vendra pas d'automobiles aux marchands canadiens et pour cette raison le client canadien ne peut acheter une Ford américaine d'un marchand canadien. Par conséquent, la compagnie qui fabrique les automobiles Ford au Canada n'est pas tenue de limiter ses prix exactement à l'écart du droit; elle est en mesure, ce qu'elle fait effectivement, d'exiger un peu plus, parce qu'elle tire parti de l'ennui qu'éprouverait l'acheteur canadien s'il allait aux Etats-Unis pour y acheter une automobile, de même qu'elle tient compte des frais de transport plus élevés que devrait payer le Canadien s'il achetait sa voiture aux Etats-Unis. Elle prétend que l'automobile de fabrication cana-

dienne est de qualité supérieure, mais c'est ce qui explique l'écart entre les 20 p. 100 prévus au tarif et celui de 25 p. 100 exigé par la Ford Company.

M. COOTE: Le ministre admettra-t-il qu'au lieu d'un droit protecteur de 20 p. 100 que comporte le tarif, les fabricants d'automobiles sont en réalité protégés jusqu'à concurrence de 25 p. 100?

L'hon. M. BOIVIN: Je ne voudrais pas dire cela. La protection dont jouit le fabricant est certainement celle que représente le taux du tarif, c'est-à-dire ce qu'un acheteur canadien serait obligé de débourser s'il allait aux Etats-Unis, y achetait son automobile, payait les droits, la taxe sur les ventes, le droit d'accise et l'expédiait au Canada.

M. COOTE: Le ministre peut-il nous dire à combien cela se monte? N'est-ce pas près de 24 p. 100?.

L'hon. M. BOIVIN: Non pas, c'est exactement 20 p. 100 du prix de détail de l'automobile. Viennent ensuite 5 p. 100 pour la taxe sur les ventes sur le prix de l'automobile plus les droits, puis une taxe d'accise de 5 p. 100 sur le prix de la voiture plus le droit également.

M. COOTE: Mais n'existe-t-il pas aux Etats-Unis un impôt d'accise de 3 p. 100 que doit payer l'acheteur d'une automobile? Cela porte certainement le taux à 23 p. 100 et le 20 p. 100 étant pris sur ce total, nous avons pratiquement 24 p. 100. De plus, si un Canadien achète une automobile aux Etats-Unis, il lui faut obtenir un permis de l'état dans lequel il achète la voiture avant de pouvoir la sortir des Etats-Unis. Je veux donc prouver, et le ministre me corrigera si je me trompe, que le manufacturier de ces automobiles communes au Canada, aujourd'hui, a une protection d'au moins 25 p. 100.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami a certainement raison lorsqu'il dit que le Canadien ordinaire qui va acheter aux Etats-Unis doit payer un impôt d'accise de 3 p. 100 et le prix de détail de cette voiture aux Etats-Unis est le coût de la voiture plus 3 p. 100 d'impôt d'accise; il lui faut donc payer les droits sur ce prix. Quand mon honorable ami dit que cela donne une protection de 24 ou 25 p. 100, j'hésite à le croire, car il me répugne d'appeler protection le droit d'accise que l'acheteur est tenu de payer au gouvernement américain, avant de pouvoir traverser la frontière. Mais, en pratique, le point de mon honorable ami est juste. Si, il y a un moment, dans mes remarques, je n'ai pas tenu compte du droit d'accise, c'est que, lorsque l'automobile est exportée des Etats-Unis au Canada, cet impôt n'est pas perçu par le gouvernement américain. On en tient compte pour déterminer le prix de détail d'une automobile pour fins douanières, mais on ne le perçoit pas lorsque l'automobile est exportée des Etats-Unis au Canada.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Par le commerçant.

L'hon. M. BOIVIN: Par le commerçant ou distributeur. Il se peut même que si l'acheteur peut prouver qu'une voiture Ford a été exportée des Etats-Unis, il n'ait pas à payer cet impôt. Mais j'admets avec mon honorable ami qu'il est impossible à l'acheteur d'une voiture Ford aux Etats-Unis de prouver qu'il l'a exportée au Canada, car les commerçants des voitures Ford aux Etats-Unis n'ont pas le droit de vendre à des Canadiens. Ces derniers peuvent acheter comme individus, payer le droit d'accise et traverser la frontière, mais si le commerçant sait que l'automobile doit être exportée au Canada la compagnie Ford lui défend de faire la vente, à cause de l'entente qui existe avec la compagnie Ford du Canada.

M. McGIBBON: Je désire demander à mon honorable ami de quelle catégorie de voitures Ford il parle.

M. COOTE: Je les ai toutes nommées. J'ai commencé par le coupé.

M. McGIBBON: Très bien; c'est une voiture fermée. Je désire demander au ministre s'il n'est pas vrai qu'il vous faut soustraire de la somme de protection qu'accorde le tarif douanier, les droits sur les pièces importées, par exemple; les droits sur le charbon ou les droits sur l'acier. Ne serait-ce pas là une juste déduction à faire de la somme des droits à payer sur l'article complet importé?

L'hon. M. BOIVIN: Oh! oui. Mon honorable ami a raison de dire que, de la somme de protection accordée sur une automobile, nous devrions soustraire les droits payés sur le charbon et les droits payés sur les pièces qu'il faut nécessairement importer des Etats-Unis. Mais je dis qu'avec l'amendement qu'annonçait mon honorable ami, juste avant six heures, et que nous étudierons dans un instant, la compagnie Ford n'aura plus à payer de droits sur ses pièces. Ces dernières seront admises en franchise, car c'est la compagnie dont l'usine est la plus complète au Canada. Tout ce qui est fabriqué au Canada l'est dans sa propre usine, ou est acheté d'un autre manufacturier canadien, et tout ce que la compagnie Ford importe ce sont les pièces qu'elle ne peut se procurer dans le pays. Elle profitera

probablement plus que toute autre compagnie du fait que les pièces sont admises en franchise, mais, naturellement, lorsque mon honorable ami de McLeod faisait sa déclaration relativement à l'automobile Ford, achetée là-bas par un Canadaien, et établissait une comparaison entre le droit de 20 p. 100 qu'impose le tarif et les 20 ou 25 p. 100 de protection absolue dont jouit l'usine Ford au Canada, il avait entièrement raison. Mais, c'est un cas spécial qui ne s'applique qu'à la voiture Ford.

M. COOTE: Est-ce que cela ne s'appliquerait pas à la Dodge, à la Buick et à presque toutes les autres voitures assemblées au Canada?

L'hon. M. BOIVIN: Pas tout à fait, car les commerçants de ces automobiles assemblées au Canada ne sont liés par contrat et il ne se trouve aucune entente écrite entre les compagnies canadiennes et américaines pour empêcher les commerçants canadiens d'acheter leurs automobiles aux Etats-Unis. Si la voiture est achetée par l'entremise d'un commerçant canadien, elle n'est pas sujette au droit d'accise de 3 p. 100.

M. COOTE: Mon honorable ami reconnaîtra qu'ils sont prêts à exploiter l'acheteur tout comme la compagnie Ford.

L'hon. M. BOIVIN: J'ai parlé tout l'après-midi pour prouver que ces manufacturiers ont exploité l'acheteur canadien...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et il a établi clairement aussi que ce qu'il fait ne change pas grand'chose. Il rit; mais il sait que je dis vrai. L'agitation s'est faite surtout autour de l'auto Ford et quiconque était un peu renseigné connaissait toute la situation. Ç'a toujours été la même chose; il n'y a jamais eu de changement. Toutes les différentes déclarations attribuant tout au tarif étaient autant de balivernes. Nous voici en présence des chiffres exacts et d'un aveu.

M. CHAPLIN (Lincoln): Et l'on se plaint que cela ne vaudra pas grand'chose.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami a-t-il dit qu'on se plaint que cela ne vaudra pas grand'chose?

M. CHAPLIN (Lincoln): On se plaint de ce que le droit de 20 pour 100 va être inopérant; au lieu de cela il y a un droit de 25 pour 100.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami a fait remarquer aux honorables membres de l'opposition que la diminution du droit n'était pas aussi forte qu'ils croyaient; seulement il me semble que nous reconnaîtrons tous que le tarif de 25 pour 100 est bien meilleur que la protection de 40 pour 100 dont ces fabricants jouissaient auparavant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans le même ordre, nombre d'objets sont protégés par un brevet. Il en est ainsi des écrémeuses. Il est vrai que le tarif ne frappe pas du tout cet objet; tout ce commerce est protégé par droit de brevet. Il n'existe pas de meilleure protection au monde que celle garantie par les brevets et les ententes avec la compagnie mère. Mon honorable ami a été très intéressant ce soir. Il s'est confessé franchement. Le pays et le service douanier ont été fraudés et ils continuent de l'être. Il avoue lui-même que des automobiles ont été introduites en fraude. Puis il a parlé des compagnies frauduleuses. Il dit que la loi ne les atteint pas. Je ne sache pas qu'une compagnie frauduleuse puisse jamais être considérée comme étant conforme à la loi.

M. CHAPLIN (Lincoln): Ou une compagnie truquée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui.

L'hon. M. BOIVIN: J'ai pu me servir d'un terme que je n'aurais pas dû employer.

M. CHAPLIN (Lincoln): Très bien; nous acceptons cela.

L'hon. M. BOIVIN: Pas un seul instant je ne veux prétendre que cette compagnie n'existe pas. C'est une compagnie subsidiaire canadienne; son capital-actions appartient à la compagnie mère américaine qui en a le contrôle; si ce n'était de la présence de cette compagnie au Canada pour effectuer la distribution il n'y aurait personne ici pour importer ces automobiles. Les marchands en feraient l'importation directe, sujette à l'escompte auquel ils ont droit.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le prix qu'ils payeraient serait tablé sur une valeur plus élevée.

L'hon. M. BOIVIN: Très bien, ces gens font usage d'une compagnie subsidiaire pour la distribution. C'est une compagnie qui a une existence légale, qui ne demande pas dans le prix de l'automobile un sou de réduction de plus que celle accordée aux distributeurs d'automobiles en pareilles quantités aux Etats-Unis; il est donc difficile de dire que la douane ait été fraudée. Quoi qu'il en soit, si c'est une fraude le département des Douanes en est l'objet depuis bien des années; et ceux qui l'ont attirée à l'attention du ministre des Douanes sont précisément les mêmes manufacturiers d'automobiles que mon honorable ami défend ce soir.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Votre honorable ami ne défend personne ce soir. Je ne vois pas pourquoi mon honorable ami dit cela, à moins qu'il ne cherche à provoquer certains arguments—pas du tout concluants, selon moi,—du genre de ceux dont on nous a gratifiés cet après-midi.

L'hon. M. MANION: Il veut provoquer des applaudissements derrière lui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne m'explique pas que les applaudissements fassent défaut quand le ministre fait cette déclaration. Il va se plaindre des membres de son groupe; ils ne sont pas en forme. Mon honorable ami affirme que cette situation lui a été signalée par un manufacturier canadien. Je ne m'en étonne pas. J'incline à croire que les fabricants canadiens lui eussent signalé l'affaire en insistant pour que les autorités y missent fin. Mais il dit que c'est un mal. Il n'aime pas le mot "frauduleuse".

Un MEMBRE: Truquée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne vois pas de différence entre "frauduleuse" et "truquée". Le département de la Douane du Canada a perdu beaucoup d'argent qu'il n'aurait pas dû perdre. Mon honorable ami admettra que si, dans ce pays, nous avions un autre mode d'estimation, cette fraude ou truc ne se pratiquerait pas. N'ai-je pas raison?

L'hon. M. BOIVIN: Non, je n'admettrai certainement pas que mon honorable ami a raison. Il a si souvent tort que je n'admettrai pas qu'il ait raison dans ce cas-ci.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a répondu à la question. Est-il au courant de la suggestion,—c'est plus qu'une suggestion c'est un article de loi,—que l'estimation pour les fins douanières est une estimation qui doit être basée sur le coût de production, plus les profits du manufacturier et les frais de distribution? Le ministre sait-il cela?

L'hon. M. BOIVIN: Que cette mesure ait été demandée?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non, qu'il en est ainsi d'après le statut?

L'hon. M. BOIVIN: Non, je ne connais aucune loi à cet effet. Les fonctionnaires de mon département qui voient à la mise en vigueur de la loi concernant le tarif douanier depuis de nombreuses années me disent qu'autrefois une telle clause existait. Elle n'existe plus aujourd'hui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La clause a été biffée en 1922, ce qui a permis à cet état de choses de s'implanter. Au lieu de porter une plainte contre le manufacturier canadien et au lieu de se plainte du tarif, que cela ne concerne pas, il aurait mieux valu pour mon honorable ami de mettre fin à ce truc au Canada, de faire disparaître ces compagnies truquées, d'empêcher la fraude contre le département de la Douane. Je pourrais remonter aux estimations que nous avions en 1921, et qui auraient rendu ces fraudes impossibles, mais, je suppose, ce serait perte de temps que d'espérer une amélioration tant que ce Gouvernement restera au pouvoir.

Je désire discuter l'article même que nous sommes à étudier au lieu de l'estimation des automobiles pour les fins douanières. Le ministre des Finances admettait cet après-midi que plus le produit est ouvré, plus élevé sont les droits. Le ministre de la Douane n'a pas admis le point, mais le principe est juste et il l'admettra, je suppose.

L'hon. M. BOIVIN: J'admets également le principe.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Donc, les deux ministres s'accordent; nous nous accordons tous sur ce principe et, conséquemment les droits sur les pièces devraient toujours être moindres que ceux de l'article fini, afin de donner de l'emploi à nos ouvriers canadiens. Le ministre de la Douane incline la tête. Il admet cela, je suppose. Il incline de nouveau la tête. Très bien. Dans ces circonstances, je demanderai au Gouvernement comment il peut approuver cet article? Sur les pièces, par exemple, les capotes, les roues et les carosseries, qui sont les pièces principales d'une automobile, les taux sont de 20, 27½ et 30 p. 100. Naturellement, le tarif de 30 p. 100 est celui qui nous intéresse. Je sais très bien qu'il est question d'une réduction de 25 p. 100 sur ce tarif. Je comprends que le ministre des Finances admet cela. Le tarif serait donc réduit à 22½ p. 100. Mon honorable ami en laissera-t-il les choses là?

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: En d'autres termes, contrairement au principe établi, les droits sur les pièces seront plus élevés que ceux de l'article complet, car c'est là l'effet de cet article d'après l'interprétation que je lui vois.

L'hon. M. BOIVIN: Lorsque le Gouvernement avait l'intention de réduire les droits sur les automobiles de 35 à 27½ p. 100 sur les voitures de prix, et de 35 à 20 p. 100 sur les voitures communes de $1,200 au plus, ces pièces que mentionne cet article n'étaient pas

prises en considération. Les fonctionnaires des deux départements croyaient que le Gouvernement avait l'intention de réduire les droits sur les pièces et sur les automobiles au même taux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'était l'ancienne loi.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, car avec l'ancien article 438—il n'y avait alors qu'un seul article, on avait publié un bulletin des estimateurs, le 21 novembre 1919, conformément à un ordre du conseil de la Douane, décrétant que ces quatre pièces, les châssis, les roues, les capotes et les carrosserie paieraient exactement les mêmes droits que les automobiles complètes. Plusieurs raisons militaient en faveur de cette décision, la principale étant d'empêcher les gens de démonter une voiture, d'en importer les pièces et de la rassembler ensuite. S'en rapportant à cette ancienne circulaire, après avoir consulté les conseillers en matière de tarif douanier du ministère des Finances, mais sans soumettre la question au Gouvernement, le ministre des Douanes publia la circulaire aux estimateurs du 17 avril, le lendemain de la présentation du budget. Cette circulaire se lit comme suit:

Conformément à la décision contenue dans la circulaire aux estimateurs n° 2018, les capotes, roues, châssis ou carrosseries finies, qui doivent entrer dans la fabrication des automobiles ou des camions, acquitteront les droits déterminés dans les articles 438a et 438b du tarif douanier.

Ces produits acquitteront les droits énumérés à l'article 438b seulement quand le certificat suivant sera signé conformément à la déclaration sous serment; sinon, ils acquitteront le droit spécifié à l'article 438a.

La circulaire renferme également une formule de certificat qui doit être signée par l'importateur de pièces de voiture de prix modique. Quand cette circulaire a été publiée, les fabricants de toutes les parties du Canada sont venus à Ottawa pour demander au Gouvernement de leur venir en aide. Ils prétendaient que, si le droit imposé sur les pièces est réduit à 20 p. 100 et si, en outre, on accorde un drawback de 25 p. 100 sur les mêmes pièces importées des Etats-Unis pour servir à la fabrication des voitures dont 50 p. 100 ou plus de la matière première est canadienne, ils ne pouvaient maintenir leur entreprise. Ils rencontrèrent le ministre des Finances; plusieurs sont venus me voir; ils ont rendu visite à presque tous les ministres. On leur a expliqué bien sincèrement que nous avions l'intention de ne pas toucher aux droits imposés sur les pièces, mais que ces droits seraient réduits de 25 p. 100 dans le cas des pièces importées des Etats-Unis pour servir à la fabrication des voitures canadiennes: c'est la seule modification apportée au budget et elle n'est pas importante. Les fabricants d'automobiles et de pièces ont tenu quelques réunions, une fois entre autres dans mon bureau, au cours desquelles ils s'entendirent pour demander que le droit imposé sur les pièces soit réduit à 30 p. 100 de 35 p. 100 qu'il est actuellement. Mon honorable ami n'y trouve qu'une chose à redire: ce serait parfait, dit-il, si le droit imposé sur les pièces n'était pas plus élevé que sur les voitures; le droit, ajoute-t-il, devrait être moins élevé sur les pièces que sur la voiture. Ce droit n'est pas plus bas; il n'est pas non plus plus élevé et je vais expliquer cela à mon honorable ami. Il a saisi le point immédiatement et il a avoué, il y a un instant, que ce droit de 30 p. 100 est sujet à un drawback de 25 p. 100, ce qui le ramène à 22½ p. 100. Les fabricants des pièces nous ont dit qu'il était impossible de fixer deux droits différents à propos de ces articles; que les mêmes matières premières entrent dans la fabrication des roues, des carrosseries et des capotes et qu'ils préféreraient un tarif uniforme.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est exact.

L'hon. M. BOIVIN: Ils ont admis qu'on vend deux fois autant de voitures de moins de $1,200 que d'automobiles plus chères; en d'autres termes, la proportion est de deux à un. Le droit imposé sur un tiers des voitures importées est de 27½ p. 100 et sur les deux autres tiers, on impose le même droit moins 20 p. 100, c'est-àdire 22½ p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En moyenne.

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On ne vend pas les voitures d'après la moyenne du prix.

L'hon. M. BOIVIN: Mais nous devons nous rendre aux demandes des fabricants de pièces en tâchant d'établir une moyenne. Voici la méthode qu'ils nous ont proposée: Puisqu'on doit imposer un tarif uniforme sur les pièces, pourquoi ne pas établir la moyenne des droits imposés sur les pièces en s'inspirant de la moyenne du tarif relatif aux automobiles? Le tarif moyen, dans le cas des voitures, sera de 22½ p. 100 et la moyenne des droits imposés sur les pièces, absolument la même.

M. CLARK: Le ministre des Douanes considère-t-il les pneus comme étant une partie de la voiture?

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

M. CLARK: Quel droit est maintenant imposé sur les pneus?

L'hon. M. BOIVIN: 35 p. 100; mais il me fait plaisir de noter qu'aucun fabricant canadien de pneus ne se prévaut pleinement de l'avantage qu'offre la protection.

M. CLARK: Le ministre a dit que les droits imposés sur les pièces ne seront pas plus élevés que sur les voitures. Les manufacturiers canadiens qui acquittaient autrefois un droit de 35 p. 100 sur les pneus et les autres pièces, verseront maintenant 27½ p. 100, tandis que, si j'importe une voiture munie de pneus ou de pièces de valeur égale, je n'acquitterai qu'un droit de 20 p. 100. Le ministre ne peut mettre ces paroles en doute. En d'autres termes le ministre me dit avec ce tarif: "Si vous voulez vous procurer une automobile canadienne, je vais vous exiger un droit de 27½ p. 100 pour chaque pièce américaine devant entrer dans la fabrication de cette voiture; mais si vous achetez votre voiture aux Etats-Unis je n'exigerai pour ces pièces que 20 p. 100." N'est-ce pas cela?

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami désire-t-il abaisser le droit sur les pneus à 20 p. 100?

M. CLARK: Non, mais je voudrais que cette question fît le sujet d'une enquête approfondie. Et pour prouver qu'on n'a pas assez sérieusement étudié cette question, je n'aurai qu'à citer deux remarques du ministre des Finances au cours de l'après-midi. Il a d'abord déclaré qu'il avait été abasourdi quand les fabricants lui ont exposé leurs difficultés, puis il a dit qu'il avait dû tâtonner pour trouver une solution. Ce double aveu ne prouve-t-il pas suffisamment qu'on n'a pas fait d'enquête approfondie sur cette industrie? Je ne me donne pas comme un maître en cette industrie, je me contente de réclamer en sa faveur un traitement juste, et je prétends qu'il est injuste de s'attendre que le fabricant canadien puisse faire concurrence au fabricant américain quand nous prélevons un droit de 27½ p. 100 sur les pièces que le fabricant canadien devra faire venir de l'étranger, et que nous laissons le citoyen canadien s'acheter aux Etats-Unis une voiture complète pour laquelle il acquittera un droit de 20 p. 100 quant à ces pièces en particulier.

L'hon. M. BOIVIN: Quand mon honorable ami défend la cause des fabricants de pneus...

M. CLARK: Je ne plaide pas la cause de ces fabricants ou d'aucun autre. Je tiens seulement à ce que le ministre se rende compte que je parle au nom d'une industrie en général et surtout dans l'intérêt des ouvriers. La grande masse des fabricants d'automobiles sont des Américains ayant des succursales en notre pays et quant à eux se n'est pas une affaire vitale si vous ruinez cette industrie au Canada, car en peu de mois presque tous auront réalisé ce qu'ils ont perdu ici. Seulement ma prétention, c'est de protéger l'énorme bordereau des salaires payés aux ouvriers canadiens que cette industrie fait vivre: c'est cela qu'il faut étudier sérieusement et ne pas abandonner à la décision du Gouvernement qui se voit forcé de tâtonner, tout abasourdi.

L'hon. M. ROBB: Cet article a été passablement bien discuté et mon avis est que le comité se rend compte que nous essayons d'agir loyalement envers toutes les industries. Je proposerais que l'article fût voté et que nous passions aux trois autres dont je parlais à six heures. Nous pourrions en finir avec cette feuille, vu que beaucoup de nos collègues sont désireux de prendre le train.

M. CLARK: Le ministre a dit qu'en Nouvelle-Zélande les règlements pourvoyaient qu'aux fins de l'impôt l'évaluation devait s'appuyer sur la juste valeur marchande au pays d'origine, et il est allé jusqu'à suggérer que le même principe devrait prévaloir ici dans l'intérêt du pays. Je le prierais de me dire, d'abord s'il se propose de modifier l'évaluation actuelle pour fins de fiscalité, et ensuite quelle est, selon lui, la différence entre le principe en vigueur en Nouvelle-Zélande et celui qui prévaut au Canada.

L'hon. M. ROBB: Pourquoi irions-nous nous aventurer encore dans ce domaine ce soir? Le ministre des Douanes à bien élucidé ce point.

M. CLARK: Il y a un instant le ministre des Finances déclarait qu'un droit de 20 p. 100 serait prélevé sur le prix de la voiture au détail. Est-ce ainsi qu'on prélève ce droit aujourd'hui?

L'hon. M. BOIVIN: Aujourd'hui le droit sur une automobile achetée par celui qui en fera usage est établi d'après le prix au détail aux Etats-Unis, mais quant aux automobiles importées des Etats-Unis par les vendeurs et les distributeurs,—et mon honorable ami reconnaîtra sans difficulté la différence entre un vendeur et un distributeur,—le droit est prélevé non pas sur le prix de détail, mais sur le prix de gros.

M. CLARK: De qui l'exige-t-on?

L'hon. M. BOIVIN: Du distributeur s'il fait venir la voiture de l'étranger.

M. CLARK: En se basant sur le prix de la première vente du manufacturier.

L'hon. M. BOIVIN: Sur le prix de la première vente du manufacturier au distributeur, et si c'est un vendeur qui l'importe, il a aussi droit à un escompte.

M. CLARK: En quoi cela diffère-t-il de ce qui se fait en Nouvelle-Zélande?

L'hon. M. BOIVIN: Quand on importe des marchandises en Nouvelle-Zélande, c'est le prix de vente au détail au pays d'origine qui sert de base à l'impôt. Aujourd'hui ce pays impose un droit de 10 p. 100 sur les automobiles importées du Canada contre 20 p. 100 sur des voitures venant de Etats-Unis. Comme le ministre des Finances le signalait cet après-midi, chaque fois que nous contribuons par notre tarif à réduire le prix de détail des automobiles fabriquées au pays, nous assurons un avantage à nos fabricants sur le marché néo-Zélandais, en augmenttant la différence entre le droit payé par nos fabricants et celui que payent leurs concurrents américains.

M. CLARK: Le ministre des Douanes convient-il avec le ministre des Finances que le régime néo-zélandais est préférable au régime en usage ici?

L'hon. M. BOIVIN: Je n'étais pas présent quand le ministre des Finances a mentionné la chose. Je ne suis pas sûr qu'il ait fait cette assertion, car je sais que depuis un mois nos fabricants d'automobiles lui demandent d'incorporer ce régime à notre tarif et de faire payer le droit sur la pleine valeur de la voiture au détail. A ma connaissance, il ne s'est pas rendu à leur demande.

M. CLARK: Il a déclaré cet après-midi qu'à son avis c'est une disposition opportune.

L'hon. M. ROBB: J'ai dit cet après-midi que la méthode néo-zélandaise vaut la peine d'être étudiée, vu la remise de 35 p. 100 maintenant accordée au Canada.

M. CHAPLIN (Lincoln): Monsieur le président, comment pouvez-vous espérer être en état d'exporter des automobiles canadiennes en Nouvelle-Zélande dans les circonstances actuelles, quand le droit d'accise augmente le prix de détail des automobiles, et, qu'en conséquence, la Nouvelle-Zélande impose un droit de disparité par le fait même de cette augmentation? C'est impossible.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami veut m'induire à abandonner une partie de mon droit d'accise.

M. CLARK: Au sens du ministre des Douanes, l'article 42 de la loi des douanes autorise-t-il le Gouvernement à modifier par décret du conseil le principe de l'évaluation en douane?

L'hon. M. BOIVIN: L'honorable député de Fort-William m'a posé cette question au commencement de la soirée, et je lui ai répondu que nous n'avons jamais discuté la question au conseil, mais d'après mon interprétation de l'article 42 et celle de mes hauts fonctionnaires, nous ne pouvons nous en prévaloir pour imposer le prix de détail pour l'évaluation en douane; nous ne pouvons appliquer l'article que pour prévenir les abus, par exemple, pour empêcher une compagnie subsidiaire de distribution d'obtenir un taux de remise plus élevé qu'il n'est légitime, quand des automobiles passent simplement entre ses mains pour être vendues à d'autres vendeurs.

M. CLARK: Puis-je faire remarquer qu'en 1924 le Gouvernement a adopté, relativement aux instruments agricoles, un décret du conseil en vertu duquel il a modifié le principe de l'évaluation en douane? Il est déclaré dans ce décret que les fabricants américains doivent déclarer comme prix de leur article le prix que paye l'acheteur américain et acquitter là-dessus le droit. Apparemment, le Gouvernement a donc reconnu qu'il a ce pouvoir, et il l'a exercé dans le passé.

L'hon. M. BOIVIN: Si mon honorable ami et son entourage nous conseillent d'adopter un décret du conseil obligeant tout négociant canadien qui importe une automobile américaine à payer le droit sur le plein prix du détail aux Etats-Unis, je promets d'étudier fort sérieusement sa demande et de la signaler à l'attention de mes collègues au conseil. Peut-être la loi nous accorde-t-elle ce pouvoir, et si la gauche est unanime à réclamer cette mesure, elle est réalisable, parce qu'elle ne modifiera en rien le prix payé par l'acheteur canadien. Notre intention, quand nous opérons ces remaniements, c'est de soulager l'acheteur canadien en abaissant le prix des automobiles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Songeant à ce que mon honorable ami a dit aujourd'hui, je serais porté à croire qu'il veut enrayer les fraudes au détriment des douanes et assurer une juste évaluation, que la chose soit prévue ou non par la loi. J'aurais pensé qu'il croirait de son devoir d'établir les règlements requis et d'empêcher les compagnies fictives de frauder le fisc. Il faut enrayer toutes ces fraudes.

L'hon. M. BOIVIN: J'ai dit cet après-midi que si mes honorables amis de la gauche veulent me permettre de rester ministre des Douanes encore quelque temps, je préconiserai au conseil l'adoption d'un décret aux termes duquel aucun importateur d'automobiles ne

pourra réclamer une remise déraisonnable sur le prix courant de l'automobile importée, pour éviter de payer un juste droit.

(L'article est adopté.)

L'hon. M. ROBB: L'article suivant est nouveau:

Tarif douanier,—438d. Corne, distributeur, ampèremètre, lanternes avant, jaugeurs d'huile, jaugeurs de gasoline, thermostat, filtres à l'huile, carburateurs, épurateurs pour l'huile, épurateurs d'air, horloges, monogrammes en métal émaillés, paliers à roulements annulaires, complets ou pièces d'iceux, rondelles d'embrayage compte-vitesse, complets ou pièces d'iceux, réservoirs à vide, joints en cuivre et en amiante, jantes de volants; carters soudés d'essieux; bornes électriques autres que les bornes d'accumulateurs, et fusibles, tous d'une catégorie ou sorte non fabriqués en Canada, lorsqu'ils sont importés par les fabricants de marchandises énumérées aux articles 438a et 438b du tarif: tarif de préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire en franchise; tarif général, en franchise.

(L'article est adopté.)

L'hon. M. ROBB: Il y en a un autre.

M. MORAND: Monsieur le président, cet après-midi, le ministre des Douanes a déclaré énergiquement, et peu après, le ministre des Finances également, qu'ils ne voulaient pas toucher à la taxe d'accise. En d'autres termes, il leur fallait des fonds pour payer les dettes de guerre. Je me demande si d'autres honorables députés,—je sais que les ministres y ont pensé,—ont songé à ce que le fisc allait perdre dans cette diminution du prix des automobiles. Onze pour cent des automobiles en usage au Canada sont importées. Elles étaient sujettes à un droit de 35 p. 100 antérieurement et ce droit est abaissé à 20 p. 100. Deux sur trois acquitteront 20 p. 100 et le reste, 27½ p. 100. En outre, le prix de toutes les voitures baissant, le droit d'accise et la taxe de vente suivront proportionnellement. Enfin, le droit sur certaines pièces est diminué à 20 p. 100, tandis que plusieurs en sont complètement exemptées. Je me demande si le Gouvernement ne serait pas arrivé au même résultat en diminuant de 5 ou 10 p. 100 la taxe de ventes au lieu de bouleverser les choses avec ces changements. A quelques exceptions près, les automobiles se vendront moins chers, mais la trésorerie y perdra. Le ministre fait signe que non, mais c'est un fait. De plus, toutes ces pièces tombaient sous le tarif pour le revenu, tant vanté, car aucune n'était fabriquée en Canada, savoir: les cornes, distributeurs, ampèremètres, lanternes avant, jauges d'huiles, jauges de gazoline, thermostats, filtres pour l'huile, carburateurs, ainsi de suite. C'est autant de perdu pour le fisc; c'est une perte de revenu afin de diminuer le prix des automobiles. Mais il y a plus. Les experts ont dû examiner chacun de ces articles, mais il est regrettable que cela ne se soit pas fait avant plutôt qu'après le dépôt du budget: le pays ne s'en serait trouvé que mieux. Voici le point. Quelques-unes de ces pièces sont nouvelles, l'on ne fait que les mettre en usage et le fabricant canadien n'a pas eu le temps d'en entreprendre la fabrication. Cette disposition du tarif l'en empêchera tout à fait.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami oublie que du moment que la fabrication de ces pièces commence en Canada, le droit dont elles sont frappées actuellement se rétablit automatiquement. Elles ne jouissent de la franchise qu'aussi longtemps qu'il ne s'en fabrique pas en Canada. Que mon honorable ami ne s'inquiète pas, car le droit acquitté par le fabricant pour ces pièces ne représente que quatre dollars à peu près par voiture. Cette diminution est accordée au fabricant en compensation de la diminution du droit sur l'automobile dont le client canadien va bénéficier. Je le répète, le droit acquitté sur toutes ces pièces qui ne peuvent être fabriquées en Canada actuelllement représente $4 par voiture, en moyenne, et peut-être $8 dans le cas des automobiles du plus haut prix.

M. MORAND: J'ignore le montant exact, mais disons 4 dollars. Cela représente autant de moins dans la caisse de l'Etat, en vue de diminuer le prix des automobiles. Le ministre doit admettre que le Canada ne touchera pas le même montant de droit par voiture qu'auparavant, et jusqu'à tout récemment, 11 p. 100 des automobiles en usage en Canada étaient importées. Est-ce que le revenu national ne s'en trouvera pas diminué?

L'hon. M. BOIVIN: Nous perdons notre temps à raisonner, si mon honorable ami veut que nous percevions le plus fort montant possible de droits sur les automobiles importées en Canada. Je croyais que mon honorable ami ne tenait pas à l'importation des automobiles, et qu'il préférait leur fabrication en Canada.

M. MORAND: C'est ce que je veux.

L'hon. M. BOIVIN: Alors pourquoi baser son argument sur la perte de revenus sur les automobiles importées au Canada?

M. MORAND: C'est bien simple. Je connais le ministre des Douanes depuis longtemps, et je sais qu'il peut sortir de n'importe quelle impasse. Mais il n'en est pas moins vrai que si le droit est abaissé à 20 p. 100, l'importation des automobiles sera plus considérable.

L'hon. M. BOIVIN: Alors les recettes augmenteront.

M. MORAND: Oui, et les automobiles manufacturées au Canada seront moins nombreuses. On ne peut tout avoir.

L'hon. M. BOIVIN: Comme mon honorable ami a discouru pour son compte et pour le mien, il ne reste plus rien à dire.

(L'article est adopté.)

M. le PRESIDENT: L'article 1055 tel qu'on l'a modifié est ainsi conçu:

Tarif douanier,—1055. Matériel, y compris toutes parties: Lorsqu'ils servent à la fabrication d'articles dénommés aux numéros 438a et 438b. Toutefois avant le 1er avril 1927, nul drawback ne sera payable en vertu de cet article sauf dans le cas où au moins 40 p. 100 du coût de l'article fini a été produit au Canada.

Toutefois, de plus, le et après le 1er avril 1927, nul drawback ne sera payable en vertu de cet article sauf dans le cas où au moins 50 p. 100 du coût de l'article fini a été produit au Canada.

Toutefois, de plus, nul drawback ne sera payable en vertu de cet article plus d'une fois sur aucun produit; partie du droit (non compris le droit spécial ou le droit antidumping) payable comme drawback, 25 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La rédaction semble être complètement changée. Quel est l'effet des changements?

L'hon. M. ROBB: Je ne sais pas si mon honorable ami était présent tout à l'heure lorsque j'ai expliqué cela.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oh! ce n'est que le 40 p. 100?

L'hon. M. ROBB: Oui.

M. CHAPLIN (Lincoln): Il y a quelques instants le ministre des Douanes nous a parlé des difficultés qu'il a eues avec les fabricants de pièces pour leur faire accepter des conditions raisonnables. Il nous a dit que le droit a été fixé, non pas sur la base de 20 p. 100, mais 30 p. 100, 27½ p. 100 et 20 p. 100 sur les pièces d'automobiles. Le ministre veut-il me dire si les articles mentionnés auront la protection qu'il dit, même moins que le 25 p. 100 de rabais, au cas où ces pièces seraient employées par les manufacturiers d'automobiles qui réalisent le 50 p. 100? Pense-t-il, par exemple, que le fabricant des capotes ou des carrosseries aura le bénéfice de ce droit?

L'hon. M. BOIVIN: Je ne puis dire au juste si les fabricants canadiens de capotes, roues et carrosseries auront l'avantage du plein 30 p. 100. Cela dépendra beaucoup de la concurrence intérieure. C'est l'argument qu'invoquent sans cesse mes honorables amis de la gauche, à savoir que si le tarif est assez élevé, il y aura tant de manufactures fabriquant les mêmes articles que la concurrence empêchera les prix de monter. C'est possible; je ne suis pas prêt à discuter cela ce soir. Cependant, je ne saisis pas exactement le point de mon honorable ami, et je veux bien lui expliquer n'importe quoi pourvu que je comprenne moi-même. Il dit que si nous accordons une protection de 30 p. 100 aux manufacturiers de capotes, roues et carrosseries, ils n'auront pas le 30 p. 100.

M. CHAPLIN (Lincoln): Pas du tout.

L'hon. M. BOIVIN: Je reconnais cela; j'en ai convenu il y a quelques instants. Ils auront 30 p. 100 moins le 25 p. 100 de droit porté dans l'article du drawback. Leur protection sera ainsi réduite à 22½ p. 100.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre pense-t-il qu'ils auront le 22½ p. 100? Telle est ma question.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami est manufacturier. Il sait peut-être qu'ils ne l'auront pas, et, s'ils ne l'ont pas, ce ne sera pas la faute du Parlement parce que c'est la protection que nous leur accordons.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est une condition du commerce. Mon honorable ami doit le savior.

L'hon. M. BOIVIN: C'est ce que je dis. S'ils ne jouissent pas d'une entière protection, le Parlement ne sera pas à blâmer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oh! oui.

M. CHAPLIN (Lincoln): C'est en partie la faute du rabais de 25 p. 100.

L'hon. M. BOIVIN: On peut employer beaucoup d'arguments contre le rabais de 25 p. 100, et le principal invoqué par les fabricants de pièces est que chacun de ceux qui manufacturent une automobile au Canada avec des matériaux d'au moins 60 p. 100 canadiens peuvent dire à chaque fabricant de pièces au Canada: "La pièce que vous me vendez est celle qui comble la différence pour mon automoblie et établit la proportion de 50 et 60 p. 100 de matériaux canadiens." Vendez-moi cette pièce à 25 p. 100 de moins que le prix de la pièce américaine plus le droit de douane, sinon j'achèterai aux Etats-Unis." Il peut demander la même chose à un autre manufacturier. Je conviens, comme le ministre des Finances si je ne me trompe, que cette disposition relative au drawback équivaut pour ainsi dire à réduire à 22½ p. 100 le droit imposé sur les pièces. Mais elle présente un autre avantage. Elle empêchera les gens d'importer toutes leurs pièces des Etats-Unis et de ne faire au Canada que l'assemblage pour pouvoir vendre à l'étranger aux prix exigés au Canada. Cela les forcera à fabriquer leurs voitures au Canada. La remise de 25 p. 100 présente un désavantage. Certaines compagnies qui assembent leurs voitures au Canada, à l'heure actuelle, comme la Dodge Brothers,

la maison Durant et autres, ne font pas entrer dans la fabrication de leurs voitures 50 p. 100 de matières premières du Canada. Certains manufacturiers nous ont assurés qu'ils veulent agrandir leurs usines canadiennes et la disposition relative à la nécessité de fabriquer 40 p. 100 de la voiture au pays a pour objet de leur permettre de le faire pendant l'année prochaine.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre fait une erreur; il devrait s'abstenir de mentionner des noms, car il commet une injustice envers les manufacturiers. Il a parlé de la maison Durant, par exemple; je puis lui assurer que cette maison fabrique actuellement plus de 50 p. 100 de ses voitures au Canada; par conséquent, on ne devrait pas dire qu'elle en fabrique une plus faible partie. Les paroles du ministre peuvent s'appliquer aux autres; mais elles sont injustes envers cette maison.

L'hon. M. BOIVIN: Si j'ai été injuste envers la compagnie Durant, je retire immédiatement les paroles qui la concernent et je m'en excuse fort sincèrement. Si elle fabrique plus de 50 p. 100 de ses voitures au Canada, je suis heureux de l'apprendre et je me hâte d'ajouter: c'est tout à son honneur.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je sais ce dont je parle.

L'hon. M. BOIVIN: Je suis sûr que mon honorable ami ne se trompe pas.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre a mentionné la raison qui, aux yeux du Gouvernement, doit forcer les fabricants à garder leur usine canadienne. Je veux parler du traitement de préférence accordé à l'Angleterre et à certains dominions. Les manufacturiers doivent continuer à fabriquer au Canada afin d'exporter leurs produits dans ces pays et, à mon sens, cet argument a du bon. Mais je ne pense pas que mon honorable ami se rende bien compte de l'état où se trouve le fabricant de pièces. En plus de ce dont on a déjà parlé, il faut songer qu'une grande partie de notre commerce consiste en exportations qui comportent des remboursements. Prenons le cas d'un fabricant de pièces, qui vend la moitié de ses produits à l'étranger et la moitié au pays. Que se produit-il dans ce cas? La protection est diminuée de moitié, pour ainsi dire. Le fabricant achète des matières premières et il vend une certaine partie de ses produits à l'étranger, de sorte que, en définitive, il a une protection réelle de 50 p. 100.

L'hon. M. ROBB: Je me hâte de dire ce que je désire, car certains honorables députés veulent prendre le train. Avant l'adoption de l'article, je dois dire qu'il m'a fait plaisir d'entendre l'honorable représentant de Lincoln (M. Chaplin) rappeler à mon jeune collègue qu'on doit éviter avec soin de donner de la publicité à certaines compagnies dans la Chambre. Cela me fournit l'occasion de lui dire ce que je n'aimais pas à lui faire connaître auparavant. Il me semble qu'il faisait du tort à une compagnie canadienne en disant que certaines voitures ne peuvent être fabriquées au Canada. Voici pourquoi je soulève ce point. Me trouvant en Australie, où j'essayais de négocier une convention de commerce aussi avantageuse que possible, les Australiens m'ont dit: "Nous ne pouvons vous accorder de préférence pour les automobiles; celles-ci ne sont pas fabriquées par des Canadiens, mais seulement par des compagnies américaines." Nous devons nous rappeler que, quelles que soient nos opinions, nous ne devons pas dire dans la Chambre que certains articles ne peuvent être fabriqués au Canada, car cela nuit à notre commerce.

M. CHAPLIN (Lincoln): Si je ne me trompe, le ministre désire être juste. Ce n'est pas moi qui ai mentionné le premier le nom d'un compagnie. Je me suis abstenu de citer des noms. Le ministre l'a fait le premier, comme le hansard le démontrera. J'ai dit que les voitures de cette catégorie ne peuvent être fabriquées avantageusement au pays. Je ne crains pas de répéter cette parole, car je sais qu'elle est absolument exacte.

L'hon. M. BOIVIN: Je ne veux pas que mon honorable ami en soit quitte à si bon compte. Je ne désire pas commencer une nouvelle discussion; mais si vous lisez le hansard, demain, vous verrez que, lorsque j'ai parlé du prix des automobiles et des droits que ces voitures doivent acquitter, j'ai pris pour exemple une voiture de $3,500. J'ai dit que je ne visais aucune marque en particulier; j'ai refusé de citer des noms et ce n'est que sur l'insistance de l'honorable député pour avoir le nom d'une marque de voiture au Canada se vendant à ce prix-là que je lui ai cité la marque Cadillac.

M. CHAPLIN (Lincoln): C'est absolument exact. J'ai posé la question, mais le ministre m'a cité deux marques de voitures qui se fabriquent aux Etats-Unis et non au Canada. Il n'a pas du tout répondu à ma question.

L'hon. M. BOIVIN: Alors je n'ai fait de tort à aucune compagnie canadienne.

(L'article est adopté).

Tarif douanier,—1053. Acétate de cellulose en poudre importé après le 30 avril 1927 et avant le 1er novembre 1927: Lorsqu'il est importé par des fabricants pour être travaillé de nouveau dans leurs propres établissements avant le 1er décembre 1927; partie du droit (à l'exclusion du droit spécial dit de dumping) payable à titre de drawback, 99 p. 100.

L'hon. M. ROBB: L'honorable député m'a prié de déposer, avant l'adoption de cet article, une lettre de la maison Courtaulds, Limited. J'ai cette lettre ici qui est datée du 3 février. J'ai aussi déclaré, cet après-midi, que la compagnie placerait environ 10 millions de dollars au Canada. Je vois que les bâtiments et l'installation coûteront environ 8 millions; on estime que les dépenses s'élèveront finalement à 20 millions. La compagnie s'attend à employer au bout de six mois 500 à 2,000 ouvriers et lorsque l'usine sera définitivement outillée, elle emploiera 4000 personnes, dont la moitié environ seront des femmes. Si mon honorable collègue a vu la lettre, je la déposerai volontiers sur le bureau de la Chambre.

M. CHAPLIN (Lincoln): Oui, je l'ai vue et je serais heureux qu'on la déposât.

L'hon. M. ROBB: Comme ceci est l'original, je ferai faire une copie que je déposerai.

(L'article est adopté.)

Tarif douanier,—1054. Filés obtenus d'acétate de cellulose, filés à sec et n'ayant qu'un seul brin lorsqu'ils sont importés après le 31 octobre 1926 et avant le 1er août 1927, par des fabricants pour subir une élaboration ultérieure dans leurs propres établissements avant le 1er septembre 1927: Partie du droit (à l'exclusion du droit spécial dit du dumping) payable comme drawback, 80 p. 100.

(L'article est adopté.)

L'hon. M. ROBB: Je ne demanderai pas au comité de passer aux autres propositions.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons voté que les articles du tarif; il reste la résolution générale.

L'hon. M. ROBB: Je suis convenu avec le très honorable leader de l'opposition de réserver une résolution jusqu'à ce qu'il ait l'occasion de pouvoir la discuter et je voudrais tenir ma parole. Nous souhaitons tous le voir de retour mardi prochain et nous pourrons alors continuer.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

La séance est levée à dix heures vingt-trois minutes.

[L'hon. M. Boivin.]

Mardi, 25 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

ADOPTION D'UN RAPPORT

M. LAPIERRE propose l'adoption du premier rapport du comité chargé d'examiner les possibilités d'approvisionner le Canada de combustible, rapport présenté à la Chambre jeudi dernier.

(La motion est adoptée.)

DEPOT DE RAPPORT

Par l'hon. M. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): le rapport annuel des administrateurs de la compagnie du chemin de fer central du Vermont.

PRESENTATION D'UNE PETITION DES PLANTEURS DU COMTE DE LAMBTON CONTRE L'ADMISSION DU CELERI PROVENANT DES ETATS-UNIS

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Monsieur l'Orateur, je demande à déposer une pétition des planteurs de céleri de mon comté, dont voici la teneur:

A l'honorable Sénat et à la Chambre des communes du Canada réunis en session

La pétition des planteurs de céleri soussignés de la circonscription de Lambton-Est, Ontario, exposent humblement: Nous désirons que l'interdiction soit appliquée au céleri venant des Etats-Unis en Canada dans les mêmes conditions que l'embargo mis sur ce produit par le gouvernement des Etats-Unis, lorsqu'il est exporté du Canada aux Etats-Unis, entre le mois d'octobre et le mois de février de chaque année.

Pourquoi les pétitionnaires prient humblement que votre honorable Chambre daigne se rendre à cette requête, et vos pétitionnaires ne cesseront de vous en prier. Le 18 mai 1926.

La note explicative accompagnant la pétition est très courte. En voici le texte:

Thetford, Ont., 18 mai 1926.

Monsieur J.-E. ARMSTRONG,
Membre de la Chambre des communes,
Ottawa.

Monsieur,

Nous vous adressons sous ce pli deux copies de notre pétition adressée au Sénat et à la Chambre des communes.

Nous vous rappelons que le droit américain appliqué au céleri à l'entrée aux Etats-Unis est de 25 p. 100. Mais depuis plusieurs années on a mis l'interdiction sur le céleri provenant du Canada, à cause des ravages de la pyrale du maïs, qui ne se sont pas fait sentir jusqu'à présent sur le produit canadien, mais qui servent de prétexte pour s'opposer à notre exportation.

Notre association saurait bien gré aux autorités de décréter un embargo depuis octobre jusqu'au 1er février chaque année et d'assurer ainsi l'absorption du produit local avant que le marché fût inondé du céleri des états du sud.

Nous demandons cela non pas comme prétexte à la majoration des prix mais afin d'écouler le produit canadien sur notre marché intérieur avant la venue du produit étranger.

Veuillez agréer dès maintenant nos remerciements et nos vœux sincères de succès.

Je demeure,
Votre bien dévoué,
CHAS. KINMERLEY.

Je puis dire que la région a récolté 250 wagonnées de céleri en 1924.

FELICITATIONS AU TRES HONORABLE ARTHUR MEIGHEN

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Puis-je dire à mon très honorable ami le chef de l'opposition que nous sommes tous heureux de le voir de nouveau parmi nous. Nous espérons sincèrement qu'il est complètement rétabli de sa récente indisposition.

M. ROBERT FORKE (leader des progressistes): Au nom des honorables membres de l'extrême gauche je tiens à exprimer notre très grand plaisir de voir le très honorable chef de l'opposition de retour à sa place dans cette Chambre. Nous espérons qu'il est complètement revenu à la santé.

L'EMBAUCHAGE DE MINEURS ETRANGERS

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. J. S. WOODSWORTH (Winnipeg-Centre-Nord): Je demande au ministre du Travail s'il a une communication à faire à la Chambre au sujet de la demande d'ouvriers d'Europe pour les mines de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. J. C. ELLIOTT (ministre du Travail): Je puis dire, monsieur l'Orateur, que mes renseignements établissent que ces demandes d'ouvriers ont été faites par quelques-unes des mines de la Nouvelle-Ecosse. Lesdites demandes ont été transmises au département qui a prié ses divers agents de découvrir dans quelle mesure il pourrait y être satisfait. La réponse a été que le Canada comptait peut-être assez d'ouvriers pour combler la demande de main-d'œuvre. Jusqu'à présent on n'a jugé ni nécessaire ni opportun d'agréer la demande d'importer des ouvriers de l'extérieur. Voilà la situation telle qu'elle m'est connue.

M. WOODSWORTH: Puis-je demander si le département a pour principe de placer des ouvriers canadiens avant d'autoriser la venue de gens d'Europe?

L'hon. M. ELLIOTT: Voilà quelle était précisément l'intention du département: il a fait un relevé de la main-d'œuvre disponible au pays avant d'autoriser l'importation d'ouvriers étrangers. Il va sans dire que tel est le principe du ministère.

BILAN ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

L'hon. CHARLES A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

Monsieur l'Orateur, dans cet effort pour présenter au Parlement ce qu'on est convenu d'appeler le budget des chemins de fer, j'ai pleine conscience de mon contact plutôt récent avec le ministère fédéral des chemins de fer. Depuis ma venue j'ai scruté assez avant les affaires du département que j'ai l'honneur de diriger pour me rendre bien compte du service signalé dont nous sommes redevables à ce vétéran de la vie publique, mon prédécesseur immédiat, le très honorable George P. Graham. Nous, de la droite, regrettons son absence aujourd'hui, et personne plus que celui qui a hérité de la tâche ardue qu'une longue expérience avait rendue si facile à l'ancien ministre. M. Graham avait le talent très heureux de présenter l'exposé des affaires du réseau national de manière à en inviter l'examen d'un point de vue élevé. Je désire que l'on continue à honorer cette excellente coutume: que toute critique,—inévitable,—loin de nuire aux intérêts de l'immense placement que le pays a fait dans les Chemins de fer nationaux, ait pour résultat d'avancer ces intérêts.

Conformément au précédent établi l'an dernier, le Rapport annuel des Chemins de fer nationaux a été distribué aux membres plusieurs semaines avant l'exposé annuel du ministre. Le rapport présente de nombreux détails relatifs non seulement aux résultats de l'exploitation, mais aussi aux ramifications financières du réseau. On a bien raison de divulguer ainsi amplement aux membres du Parlement les détails touchant la direction et l'exploitation des voies ferrées de l'Etat. Les Chemin de fer nationaux sont la propriété du public, leur succès est d'un intérêt primordial à notre peuple; et les membres de cette Chambre, en qualité de propriétaires, ont toute raison de s'intéresser de très près aux affaires du réseau.

L'an dernier, les résultats de l'exploitation ont tellement dépassé ceux des années précédentes, qu'il est, je pense, de mon premier devoir de féliciter le président, le bureau de direction, les officiers et les employés du ré-

seau National-Canadien sur les résultats obtenus. Les adversaires de la nationalisation des chemins de fer ont été forcés d'admettre qu'il était possible, même sous la gérance de l'Etat, d'augmenter le volume des affaires tout en diminuant les frais d'exploitation. Des 15 millions de recettes nettes additionnelles de cette année, on peut en attribuer environ les deux tiers à l'augmentation du volume de trafic, à la suite de l'énorme récolte obtenue et de l'amélioration du commerce, et un tiers à la réduction des frais d'exploitation. Et on remarquera que sir Henry Thornton affirme que cette amélioration n'a entraîné aucune détérioration du service ni aucun traitement injuste envers les employés. C'est donc un plaisir pour moi de reconnaître, au nom du Gouvernement, les services loyaux des officiers et employés qui, par leur enthousiasme et leur zèle, ont rendu possibles les résultats de l'an dernier.

Monsieur l'Orateur, cette Assemblée des membres de la Chambre des communes est le seul corps qui représente, relativement au réseau National-Canadien, l'assemblée annuelle des actionnaires d'une compagnie privée relativement aux affaires de cette compagnie, et je me propose de traiter le sujet cet après-midi plutôt comme si les membres de cette Chambre étaient,—et ils le sont d'ailleurs,—les représentants de la grande masse des actionnaires de tout le Dominion du Canada en ce qui regarde cette propriété. L'exposé que je veux faire sera d'un caractère analytique et plutôt le point de vue d'un homme qui vient de prendre charge du réseau et de tout ce qui s'y rattache et qui entreprend l'étude du système, et probablement mon point de vue sera pour cette raison plus intéressant.

Les comptes sont présentés d'après une formule de bilan de la Commission du Commerce entre états des Etats-Unis adoptée par le bureau fédéral de la statistique. La formule est celle qu'emploient les chemins de fer américains et l'emploi d'une telle formule régulière permet d'établir facilement des comparaisons avec les autres chemins de fer qui ont adopté le même système dans leur comptabilité. Le bilan du réseau National-Canadien porte la signature du premier comptable des chemins de fer et, de plus, le certificat d'une maison bien connue de comptables autorisés.

Il ne faut pas oublier qu'il ne s'agit pas ici du bilan de la compagnie du réseau National-Canadien, mais d'un bilan consolidé qui doit indiquer le total de l'actif et du passif d'après les bilans de chaque compagnie qui fait partie du réseau national; on laisse de côté tout marché entre les diverses unités de la corporation. En présentant le bilan sous cette forme, on expose clairement l'actif total des chemins de fer Nationaux, la dette totale envers le public contre cet actif, et le passif total représentant le capital, moins les déficits du Gouvernement, à titre d'actionnaire, de prêteur et de bailleur de fonds.

Le chemin de fer Vermont Central n'est pas inclus dans cette consolidation, sauf pour le compte des intérêts que le National-Canadien possède dans cette compagnie et que l'on porte aux comptes des placements dans les compagnies affiliées. Les honorables membres sont probablement intéressés à savoir que ce compte consolidé ne comprend pas moins de 87 bilans. Entre plusieurs de ces bilans particuliers se trouvent maints marchés qu'il faut éliminer dans tout bilan consolidé afin de présenter un exposé clair des obligations du National-Canadien envers le public et le Gouvernement.

Chaque honorable membre a, je pense, sur son pupitre, une copie du rapport annuel et sera en mesure de suivre mes références aux diverses pages de ce rapport.

A l'actif du bilan, on verra que les comptes sont divisés sous quatre chapitres: Placements, Actifs courants, Actifs différés et Débits non réglés, divisions qui correspondent à celles du passif. A la page 23 du rapport, se trouvent classifiées, d'après les chapitres réguliers de la Commission du Commerce entre états, sauf les retraits, les dépenses du réseau, pour l'année 1925, imputables sur le compte du capital, de la voie et du matériel; à la page 24, se trouvent les mêmes renseignements sur les améliorations des propriétés de chemin de fer prises à bail. Ces états indiquent une amélioration nette de $17,964,827 pendant l'année sur les placements des chemins de fer pour la voie et le matériel, et de $430,628 pour les propriétés prises à bail.

Au chapitre suivant, relatif aux fonds d'amortissement créés conformément aux dispositions des actes fiduciaires pour le rachat de certains articles de la dette consolidée, on trouve une balance de $9,374,000 dont $5,064,000 représentent la valeur au pair de garanties acquises du réseau, mais dont on a tenu compte dans ces fonds d'amortissement. Ceci doit être considéré comme une réduction d'autant de la dette consolidée totale due au public.

L'article intitulé propriétés tangibles diverses, $53,912,609, comprend les hôtels, les terrains, etc., et, relativement à cet article, on trouve au bas de la page un renvoi qui appelle l'attention sur le fait que, dans les

provinces de Québec et d'Ontario, on met en doute les titres à des terres d'une valeur de $7,318,140.

A la page 37 du rapport sont indiqués les détails des placements faits dans des compagnies affiliées. Cette liste comprend un nouvel article relatif à une somme de $3,677,500, laquelle représente l'achat d'obligations de la Toronto Terminal Railway Company, émises à l'occasion de la construction de la nouvelle gare de Toronto et du viaduc qui ont fait l'objet d'une loi, à la dernière session. Sur ces placements de trente-sept millions, une somme d'environ vingt-cinq millions représente les intérêts que possède le National-Canadien dans le Vermont-Central.

Vient ensuite un autre groupe de comptes intitulé: Actifs courants. Il indique un total de $95,500,000, comparativement à $99,500,000 pour l'an dernier. Le 31 décembre dernier, la compagnie avait dans ses caisses, en argent comptant, une somme de $31,677,083, ce qui indique une augmentation de $1,669,000. Le total des dépôts spéciaux, c'est-à-dire des fonds destinés à des fins déterminées, a augmenté de quatre millions de dollars. On impute sur ce compte le solde non déboursé du rendement des obligations émises, de temps à autre, par ordre du ministre des Finances. Il y a diminution de $2,500,000 au chapitre des divers comptes recevables. Une partie de cette réduction est due à un remaniement de la comptabilité; mais elle est due aussi à l'augmentation des recouvrements, ce qui indique une amélioration de l'état des affaires en général. Le 31 décembre dernier, les matériaux et fournitures que possédaient le réseau avaient une valeur de $42,582,983, comparativement à $50,459,444 à la fin de l'année précédente. Comme l'explique sir Henry Thornton dans son étude sur le résultat des affaires de l'année, on a fait beaucoup moins d'achats et de dépenses pour les magasins en 1925 qu'en 1924. On a fait aussi un effort énergique pour réduire le volume des approvisionnements, de sorte qu'à la fin de l'année on avait pour huit millions de marchandises de moins qu'à la fin de 1924.

Au chapitre des actifs différés, c'est-à-dire des fonds d'assurance et autres, sont portées les sommes immobilisées par la compagnie pour l'assurance-incendie et les autres fonds de réserve dont je parlerai quand je traiterai des réserves portées au chapitre du passif différé. L'augmentation d'un million dans les chiffres des autres éléments d'actif différés est due au remaniement de la comptabilité.

L'escompte sur la dette consolidée, article débiteur non réglé, représente la différence entre le chiffre de la vente de toutes les obligations et la valeur au pair. Cet escompte est amorti par des sommes imputées sur le compte des recettes chaque année, en montants égaux, jusqu'au remboursement complet des obligations.

Au débit du bilan le principal compte est celui de la dette à long terme, lequel indique une augmentation de $63,630,126.52 durant l'année. On remarquera que le rapport de cette année démontre plus clairement que ce compte comprend les intérêts accumulés sur les prêts du Gouvernement, lesquels, dans les circonstances actuelles, ne constituent qu'une question de comptabilité et ne représentent pas de nouvelles avances en argent de la part du Gouvernement. Le total de ces intérêts a augmenté de $31,703,510.70 pendant l'année et s'élève maintenant à plus de 161 millions. Si l'on analyse l'augmentation de 63 millions qui s'est produite dans la dette durant l'année, on voit que la dette envers le public a augmenté de $17,416,219.94 et la dette envers le Gouvernement, de $46,213,906.58. Comme on l'explique à la page 6 du rapport, sous le titre de Finance, l'augmentation de la dette envers le public vient de deux émissions d'obligations garanties, l'une au montant de 17 millions et l'autre, au montant de 18 millions, les remboursements s'élevant à $17,583,780.06. L'augmentation de la dette due envers le Gouvernement, qui s'élève à $46,213,906.58, provient de trois sources, dont l'une est l'article de comptabilité relatif aux intérêts accumulés sur les prêts du Gouvernement, soit $31,703,510.70. On fera bien de se rappeler, quand on discutera la question de la dette des chemins de fer, qu'une grande partie de l'augmentation de la dette indiquée par les comptes des chemins de fer ne représente pas de nouvelles avances en argent comptant faites par le Gouvernement au réseau, mais plutôt cet article des intérêts que la compagnie doit porter sur ses livres. J'insiste sur ce point, parce qu'on croit souvent à l'étranger que le chemin de fer a dépensé beaucoup plus d'argent pendant l'année qu'il ne l'a fait en réalité. Durant l'année 1925, par exemple, environ la moitié de l'augmentation de la dette représente une dépense d'argent; le reste ne provient que d'écritures dans les livres de comptabilité.

La deuxième source de l'augmentation de la dette envers le Gouvernement provient du remboursement au chemin de fer d'une somme de $14,259,435.69. Quand le réseau a émis ses obligations-or à 4½ pour 100, en septembre 1924, les sommes dont on n'avait pas besoin immédiatement ont été prêtées au ministre des Finances et ont été remboursées au ministre des Chemins de fer au début de 1925. Le troisième article, soit une somme de $250,960.19, représente certaines sommes versées par le département des Chemins de fer et des

Canaux à titre d'indemnités et de pensions à des employés des chemins de fer du Gouvernement canadien en vertu d'une loi spéciale, lesquelles sont imputés aux comptes des chemins de fer Nationaux afin que ces comptes représentent les affaires de tout le réseau.

On trouve aux pages 28 et 29 du rapport tous les détails concernant la dette envers le public et les fonds d'amortissement. Ce tableau indique aussi quelle partie de ces obligations sont garanties par le Canada ou les provinces et que, sur les 931 millions de la dette consolidée envers le public, une somme de 674 millions est garantie et une autre de 256 millions ne l'est pas. Sur les $674,000,000 garantis, $581,000,000 le sont par le Dominion et $93,000,000 par les diverses provinces comme suit: Ontario, $7,859,997; Manitoba, $24,389,892; Saskatchewan, $17,904,061; Alberta, $18,394,427, et la Colombie-Anglaise, $25,026,001. Les obligations du Grand-Tronc au montant de 216 millions, y compris celles que le Dominion a garanties, ne sont garanties que quant à l'intérêt en vertu du contrat d'acquisition de ce réseau.

De fait, le Dominion a pris à son compte les garanties provinciales depuis qu'il a mis la main aussi sur toutes les propriétés. Jamais il n'a été question que les intérêts seraient versés par d'autres que par le Dominion en tant qu'il s'agit des garanties du Nord-Canadien. Dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, la mise en liquidation a amené d'abord de la confusion et les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan ont été forcées d'acquitter les intérêts pour certains embranchements. Il advint que, les provinces acquittant les intérêts, elles pouvaient s'emparer des propriétés des embranchements de ce réseau. L'ancien président M. Hanna, jugeant que ces embranchements seraient utiles au grand réseau national, conseilla de les conserver pour le Dominion. Ainsi fut écarté le danger du partage des propriétés du Grand-Tronc-Pacifique; on a remboursé les deux provinces de ce qu'elles avaient payé en intérêts, et depuis, c'est le Dominion qui les acquitte.

Dans ce qui est dû au Gouvernement sont comprises les appropriations portées au compte des chemins de fer de l'Etat s'élevant à $453,935,303. On le sait bien, dans cette somme figurent les avances faites directement par le Dominion à l'Intercolonial et ses embranchements, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard dans le Canada oriental, le Transcontinental reliant Moncton à Winnipeg, y compris le pont de Québec, de même que le coût du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Il comprend également le capital d'exploitation avancé d'année en année par le Gouvernement à ces chemins de fer avant que le National-Canadien s'en emparât pour en assurer la gestion et l'exploitation; de même faut-il inclure les déficits d'exploitation de ces chemins de fer depuis le 1er janvier 1921, alors qu'on se fit autoriser à payer les frais d'exploitation à même les recettes. Naturellement on comprend que cette sommes de $453,935,303 n'est un passif de la compagnie du National-Canadien, mais qu'elle est inscrite au compte de balance consolidé comme compensation au détriment de l'actif des chemins de fer de l'Etat tel qu'il est établi d'après sa valeur au grand livre.

On remarquera que la somme globale des prêts et avances au compte du Dominion apparaît au bilan comme étant de 572 millions de dollars. Les honorables députés ont pu constater que, dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances a déclaré que le montant réel des obligations assumées par le Canada au sujet de ces chemins de fer était de 601 millions de dollars. L'écart apparent de $28,720,547 s'explique comme suit: Les dix millions avancés par le Gouvernement l'ont été après le 31 décembre, et ils figurent dans l'exposé budgétaire mais non pas dans le rapport des chemins de fer. Le chemin de fer n'a pas inclus les prêts et avances au montant de $8,720,547.06 votés en vertu des avances consenties au National-Canadien et employés pour les exigences des chemins de fer de l'Etat. Le réseau national a ajouté ce montant au compte des appropriations figurant séparément pour les chemins de fer de l'Etat. L'écart de dix millions de dollars qui reste représente le montant payé par le Dominion pour les actions ordinaires du Nord-Canadien. Il est naturel qu'on n'inscrive pas cette somme au compte des emprunts consentis aux chemins de fer par le Dominion.

J'ai à la main un état faisant voir la répartition de ces 601 millions de dollars jusqu'au 31 mars. Il est intéressant parce qu'il révèle dans quelle proportion les prêts et avances consentis par le Gouvernement ont servi à combler les déficits d'exploitation, à acquitter les intérêts, au rachat des emprunts ou à leur rappel, aux dépenses imputables sur le compte du capital et sur le capital d'exploitation. Si la Chambre me le permet, j'aimerais à consigner au hansard cet état comparatif pour qu'il puisse renseigner la députation.

Voici cet état:

Répartition des avances au chemin de fer National jusqu'au 31 mars 1926, suivant l'énumération donnée dans le discours du ministre des Finances, le 15 avril 1926

	Total	Imputables au				
		National-Canadien	Nord-Canadien	Grand-Tronc	Grand-Tronc-Pacifique	Chemin de fer National
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déficit d'exploitat.	55,269,684 39	.....	23,810,869 22	1,877,047 56	30,595,524 56	*1,013,756 95*
Intérêt	186,872,514 20	5,468,300 86	121,144,730 33	29,055,222 48	31,204,260 53	.....
Remboursement et rachat	108,334,685 22	1,898,433 01	53,721,326 10	52,714,926 11	.....	.....
Frais de premier établissement	179,352,204 66	2,633,266 13	124,376,243 94	16,832,947 36	25,775,443 22	9,734,304 01
Fonds de roulement	28,528,993 66	.....	3,187,466 56	18,102,038 82	7,239,488 28	.....
Emprunts globaux	558,358,082 13	10,000,000 00	326,240,636 15	118,582,182 33	94,814,716 59	8,720,547 06
Achat d'obligations	33,048,000 00	.....	.....	.....	33,048,000 00	.....
Achat de matériel	10,000,000 00	.....	10,000,000 00	.....	.....	.....
Total donné dans le discours du min. des Finances	601,406,082 13	10,000,000 00	336,240,636 15	118,582,182 33	127,862,716 59	8,720,547 06

Sur les prêts faits par le Dominion, s'élevant à 485 millions en chiffres ronds, 127 millions ont été directement affectés aux améliorations depuis six ans. Y compris les frais du premier établissement, réalisés au moyen d'emprunts garantis durant la même période, le chiffre global est de $228,693,560. Si à cette somme on ajoute 36 millions placés dans le réseau par suite des propres opérations financières du chemin de fer, nous obtenons un déboursé total de $265,068,560 au compte de la mise de fonds, depuis six ans. Ces frais de premier établissement pour chaque année figurent dans un état que je consigne aux Débats, avec la permission de la Chambre.

Dépenses imputables sur les placements

Réseau des chemins de fer Nationaux

Amélioration du réseau par de nouvelles constructions, des améliorations, des acquisitions et du nouveau matériel

	Total	Prêts du Gouv.	Sommes garanties par le Gouv.	Opérations financières du chemin de fer
1920-21	$ 87,464,922 30	$ 60,464,922 30	.....	$27,000,000
1921-22	33,651,509 30	29,748,478 74	$ 3,903,030 65	.....
1922-23	21,343,131 26	21,343,131 26	.....	.....
1923-24	63,658,749 22	7,943,457 18	55,715,292 04	.....
1924-25	38,316,981 77	5,321,302 65	23,620,679 12	9,375,000
1924-25	18,000,000 00	.....	18,000,000 00	.....
1925-26	2,633,266 13	2,633,266 13	.....	.....
	$265,068,560 07	$127,454,558 26	$101,239,001 81	$36,375,000

Les 18 millions garantis en 1924-1925 se rapportaient à la construction d'embranchements et aux installations de tête de ligne à Toronto, subordonnément à la convention relative au viaduc.

Reportons-nous à d'autres éléments du passif du bilan. Les balances des comptes de transport et des comptes payables accusent un accroissement à cause des affaires supplémentaires faites à la fin de l'année. L'intérêt échu et impayé accuse une diminution appréciable de $6,500,000 surtout à cause du reclassement des intérêts impayés sur les obligations à 4 p. 100 du Grand-Tronc-Pacifique. L'intérêt sur cette valeur s'accumule en grevant le revenu, mais il n'est pas acquitté s'il n'est pas gagné. Les arrérages impayés sont maintenant classés comme obligations ajournées, et cela explique l'accroissement de cette inscription: Autres obligations ajournées.

Sous la rubrique des éléments de crédit non arrêtés, les réserves des assurances sur les biens et sur la vie se sont accrues de $1,408,-

000, dont $1,387,000 pour la réserve des assurances-incendie. La marine marchande est aussi assurée par le moyen du fonds d'assurance des chemins de fer. L'augmentation constante de cette réserve indique la sagesse d'avoir établi un service d'assurance de la compagnie au lieu de s'adresser à des assureurs de l'extérieur. D'après le système actuel, les profits que toucheraient les assureurs restent à la compagnie.

Le solde débiteur du compte des profits et pertes diminue d'autant l'intérêt résiduel du Gouvernement dans l'entreprise, lequel représente des actions au montant de $265,628,338.70 et $1,188,482,341.48 figurant dans les livres du Dominion.

Encore une remarque avant d'en finir avec le bilan. Dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances (l'hon. M. Robb) estimait à $7,400,000, le découvert des recettes nettes en regard de l'intérêt dû aux particuliers. A ce moment-là, les chiffres s'appliquant à l'année financière de la trésorerie n'étaient pas complets. Ils ont été comptés depuis et la situation est encore meilleure: ce déficit n'est plus de $7,400,000, mais de $5,735,502 seulement; et cela tout en tenant compte d'obligations comme l'amortissement de l'escompte, des dépréciations accrues et du matériel hors de service d'après sa valeur portée au grand livre, représentant, en tout, au delà de trois millions de dollars.

A la page 7 de son rapport, sir Henry Thornton traite des accroissements et des diminutions du revenu sous certains chefs de ce compte. J'ajouterai simplement, pour l'information du Parlement, un état des profits des lignes exploitées séparément, tels qu'ils apparaissent au numéro 512 du compte des revenus, et des pertes des exploitations distinctes, indiquées au numéro 545. Les honorables députés voudront bien les considérer comme lus et insérés au hansard:

Chemins de fer nationaux canadiens

Profits des différentes lignes exploitées séparément, indiquées à l'inscription n° 512	
Oshawa Railway	$ 151,777 58
Thousand Island Railway	25,418 60
Terminal Warehousing Company	77,767 59
Chicago, New York & Boston Refrigerator Company	194,600 26
Montreal Warehousing Company	104,835 28
G.T.P. Terminal Elevator Company	19,155 07
Canadian National Express (revenus et dépenses exceptés)	281,113 49
Canadian National Realties	16,087 12
Niagara, St. Catharines & Toronto Railway Navigation Company	83,014 77
Canadian National Steamships	24 837 87
Canadian National Telegraphs	176,061 14
Canadian National Transfer	24,388 45
	$1,179,057 22

Pertes des lignes exploitées séparément, indiquées à l'inscription n° 545	
Rail & River Coal Company	$ 293,206 18
Duluth & Virginia Realty Company	18,605 09
Grank Trunk Pacific Development Company	107,625 04
Prince Charles Limited	3,791 56
G.T.P. Telegraph Company	13,256 38
Montreal & Southern Counties Railways	19,344 09
Canada Atlantic Transit Company	164,002 74
G.T.P. Alaska Steamship Company	2,568 57
Toronto Suburban Railway	228,919 83
Prince Rupert Dry Dock	58,031 44
Toronto Terminals Railway—règlement	150,291 29
	$759,059 63

Le débours intitulé règlement représente les versements du National-Canadien à la Toronto Terminals Railway Company jusqu'au 31 mars 1925, afin de lui permettre d'acquitter l'intérêt sur ses billets échus en faveur de la banque de Montréal, et portés au compte n° 545. Ce montant a été remboursé en septembre 1925 au moyen d'obligations de la compagnie terminale, raison d'être du règlement.

Il est d'usage aussi de fournir un état du revenu comprenant le Vermont-Central, de même que d'indiquer séparément et par le détail l'exploitation des lignes canadiennes et des lignes américaines, ce que, du consentement de la Chambre, je me bornerai à fournir au hansard pour être inséré comme annexe à ces remarques.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

(Le Vermont-Central compris)

COMPTE DU REVENU

ANNÉES TERMINÉES LE 31 DÉCEMBRE 1925 ET 1924

Revenu brut d'exploitation

Lignes du National-Canadien en Canada	$ 208,218,920 82	$ 201,224,493 13
Lignes du National-Canadien aux Etats-Unis	36,752,281 79	34,363,689 42
Total, Chemins de fer Nationaux Canadiens	244,971,202 61	235,588,182 55
Chemin de fer Vermont-Central	8,463,639 14	8,380,752 39
Total	$ 253,434,841 75	$ 243,968,934 94

Dépenses brutes d'exploitation

Lignes du National-Canadien au Canada	$ 184,373,201 44	$ 189,460,403 90
Lignes du National-Canadien aux Etats-Unis	28,333,586 38	28,883,527 17
Total, Chemins de fer Nationaux Canadiens	212,706,787 82	218,343,931 07
Chemin de fer Vermont-Central	7,357,918 37	7,298,127 43
Total	$ 220,064,706 19	$ 225,642,058 50

Revenu net ou *déficit* des exploitations de ch. de fer.

Lignes du National-Canadien au Canada	$ 23,845,719 38	$ 11,764,089 23
Lignes du National-Canadien aux Etats-Unis	8,418,695 41	5,480,162 25
Total, Chemins de fer Nationaux Canadiens	32,264,414 79	17,244,251 48
Chemin de fer Vermont-Central	1,105,720 77	1,082,624 96
Total	$ 33,370,135 56	$ 18,326,876 44

Arrérages de taxes, revenus non percevables et diverses opérations

Lignes du National-Canadien au Canada	$ 3,048,206 96	$ 3,471,164 64
Lignes du National-Canadien aux Etats-Unis	1,338,865 14	1,538,069 82
Total, Chemins de fer Nationaux Canadiens	4,387,072 10	5,009,234 46
Chemin de fer Vermont-Central	238,665 04	230,656 79
Total	$ 4,625,737 14	$ 5,239,891 25

Revenu total d'exploitation ou *déficit*

Lignes du National-Canadien au Canada	$ 20,797,512 42	$ 8,292,924 59
Lignes du National-Canadien aux Etats-Unis	7,079,830 27	3,942,092 43
Total, Chemins de fer Nationaux Canadiens	27,877,342 69	12,235,017 02
Chemin de fer Vermont-Central	867,055 73	851,968 17
Total	$ 28,744,398 42	$ 13,086,985 19

Revenu d'autre sources ou *frais* nets

Lignes du National-Canadien au Canada	$ 9,119,271 05	$ 9,298,130 99
Lignes du National-Canadien aux Etats-Unis	*6,552,760,93*	*6,760,820 09*
Total, Chemins de fer Nationaux Canadiens	2,566,510 12	2,537,310 90
Chemin de fer Vermont-Central	*455,521 60*	*622,761 59*
Total	$ 2,110,988 52	$ 1,194,549 31

Revenu total ou *déficit* avant les frais obligatoires

Lignes du National-Canadien au Canada	$ 29,916,783 47	$ 17,591,055 58
Lignes du National-Canadien aux Etats-Unis	527,069 34	*2,818,727 66*
Total, Chemins de fer Nationaux Canadiens	30,443,852 81	14,772,327 92
Chemin de fer Vermont-Central	411,534 13	229,206 58
Total	$ 30,855,386 94	$ 15,001,534 50

Frais obligatoires

Lignes du National-Canadien au Canada:—		
Intérêt dû au public	$ 39,539,506 95	$ 37,459,173 25
Intérêt dû au Gouvernement	31,450,381 89	31,271,043 00
	70,989,888 84	68,730,216 25

Lignes du National-Canadien aux Etats-Unis:—		
Intérêt dû au public	898,728 39	902,530 89
Chemin de fer National-Canadien	$ 71,888,617 23	$ 69,632,747 14
Chemin de fer Vermont-Central, dû au public	528,323 39	538,922 04
" " dû au N.-Can	705,966 03	587,347 05
	1,234,289 42	1,126,269 09
Total du N.-C. et du V.-C	$ 73,122,906 65	$ 70,759,016 23

Déficit total

Lignes des chemins de fer Nationaux Canadiens au Canada	$ *41,073,105 37*	$ *51,139,160 67*
Lignes des chemins de fer Nationaux Canadiens aux E.-U	*371,659 05*	*3,721,258 55*
Déficit total des chemins de fer Nationaux Canadiens	*41,444,764 42*	*54,860,419 22*
Chemin de fer du Vermont-Central	*822,755 29*	*897,062 51*
Déficit total	$ *42,267,519 71*	$ *55,757,481 73*

En résumé le Vermont-Central ajoute $8,463,639 aux recettes brutes du National-Canadien et $7,357,918 aux frais d'exploitation. Le revenu net provenant de l'exploitation de ce chemin de fer s'est élevé à $1,105,720; mais de cette somme, il a fallu déduire $238,665 pour les taxes, de sorte que les recettes globales provenant de l'exploitation ont été ainsi ramenées à $867,055; des frais de $455,521 imputables sur le revenu ont encore réduit cette somme à $411,534. Etant donné d'autre part que les frais obligatoires se sont élevés à $1,234,289, le déficit a été de $822,755, déduction faite de ces frais obligatoires, soit une amélioration de $75,000 comparativement à l'année précédente.

Je désire également faire inscrire au Hansard un tableau sommaire des progrès accomplis en ce qui regarde la construction des embranchements conformément au programme présentement en voie d'exécution. Voici:

Chemins de fer nationaux du Canada
Construction des embranchements

Durant l'année 1925, les travaux suivants furent exécutés en conformité du programme de construction des embranchements, comportant une dépense de $6,743,164:

Régalage	166.6 milles
Pose des rails	355.0 milles
Balastage	238.5 milles

Les travaux faits l'année dernière en exécution du programme de trois ans, avaient entraîné le débours de $8,386,052 à venir jusqu'au 31 décembre dernier et les travaux suivants avaient été exécutés:

Régalage	235.7 milles
Pose des rails	446.5 milles
Balastage	277.0 milles

Le programme des travaux à exécuter durant l'année courante est le suivant:

Régalage	104.9 milles
Pose des rails	157.2 milles
Balastage	328.0 milles

comportant une dépense approximative de $7,568,000 et l'exécution des projets ci-dessous énumérés:

	Régalage (milles)	Pose des rails (milles)	Balastage (milles)	Coût approximatif
Lignes de l'Est:				
St-Rémi d'Amherst	....	2.3	2.3	$ 70,000
Lignes des Prairies:				
Pine-Falls	1.6	4.7	19.0	260,000
Bengough-Willow br.	4.5	19.8	28.4	681,000
Dunblane-Central Mutte	....	1.4	26.0	1,530,000
Eston, S.E	....	.3	5.0	143,000
Turtleford, S.E	39.6	43.7	67.0	1,600,000
Acadia Valley	....	25.0	25.0	461,000
Loverna Westerly	....	....	50.1	406,000
St-Paul, S.E	20.2	21.0	21.0	514,000
Warden-Hanna	....	....	44.1	395,000
Rosedale Bullpound	39.0	39.0	39.0	915,000
Lignes de la Colombie-Anglaise:				
Kelowna-Lumby	....	....	....	453,000
Cowichan Bay	....	....	1.1	45,000
Ile de Vancouver	....	....	....	95,000
Total				$7,568,000

Les débours sur l'embranchement de Dunblane-Central Butte, comprennent les frais du parachèvement du pont sur la branche sud de la rivière Saskatchewan. Le crédit concernant l'embranchement de Rosedale-Bullpound ne comprend que la moitié des frais de l'entreprise et les travaux sont sujets à une entente concernant une section mixte à être conclue avec la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien. La somme affectée à l'embranchement Kelowna-Lumby comprend le coût de construction des gares à Kamloops et à Kelowna ainsi que des autres installations. Le coût estimatif de la ligne de la baie de Cowichan comprend le ballastage, la construction des édifices et des lignes de télégraphe tandis que la crédit concernant l'embranchement de l'île de Vancouver pourvoit à la construction de certains bâtiments et au clôturage.

Six ans se sont écoulés depuis le jour où l'Etat a assumé la responsabilité de financer l'entreprise du Grand-Tronc et, tandis que la réorganisation et la consolidation du réseau

national ne furent effectuées qu'à la fin de l'année 1922, nous avons maintenant une perspective pour nous rendre compte du progrès qu'ont accomplis nos chemins de fer afin de surmonter les difficultés qui étaient trop lourdes pour l'initiative privée. Il existe de nombreux moyens afin de se rendre compte des progrès accomplis. Depuis quatre ans, le bilan de nos chemins de fer se solde par un surplus d'exploitation. En 1920, le déficit d'exploitation a été de 34 millions. En 1925, nous avons eu un surplus d'exploitation de 32 millions. L'écart le plus considérable entre le déficit d'exploitation de 1920 et le surplus d'exploitation de 1925 a donc été de 66 millions, soit une amélioration en moyenne de 11 millions par année comparativement à cette période.

Un autre aspect de la situation ferroviaire qui est de nature à nous donner de grandes espérances, c'est le fait que l'augmentation annuelle des recettes d'exploitation, en ces dernières années, a excédé de beaucoup l'augmentation annuelle des frais généraux. Je le répète, tandis que les augmentations globales annuelles des recettes d'exploitation se sont élevées à 66 millions, au cours des six dernières années, le total des augmentations annuelles des frais généraux n'a été que de 26 millions, durant la même période, soit 40 millions de moins.

La situation s'est également améliorée en ce qui regarde le déficit global, y compris les frais obligatoires. Il y a six ans, le déficit s'élevait à 80 millions tandis qu'il a été diminué à 41 millions l'année dernière, soit de moitié environ. Or, sur ce déficit de 41 millions pour l'année 1925, une somme de 31 millions représentait les intérêts dus à l'Etat; ce montant a été ajouté à la dette ferroviaire et il a été inscrit dans nos livres pour les fins de la comptabilité. Au cours des six dernières années, le chiffre de la dette du chemin de fer due au public a subi une augmentation de 130 millions tandis que la dette due à l'Etat, y compris les intérêts, accuse une augmentation de 506 millions, soit un grand total de 636 millions. Sur cette dernière somme cependant, les intérêts dus à l'Etat représentent un montant de 153 millions. On me demandera peut-être pour quelle raison l'on sépare du grand total cette inscription relative à l'intérêt. Si nous parlions d'un simple prêt ordinaire sur hypothèque, nous pourrions répondre de cette façon: Le créditeur a fait faillite et le principal créancier a saisi la propriété à son compte et au compte des autres créanciers intéressés. Mais les méthodes actuelles de comptabilité des chemins de fer exigent de tenir compte des intérêts, bien que le Gouvernement, premier créancier, ait saisi la propriété. C'est là une situation qu'on trouverait rarement dans le cours ordinaire des affaires.

On a dit ailleurs que nous n'avions aucune assurance de voir diminuer l'accroissement de la dette des chemins de fer. La réponse est dans le fait que l'augmentation annuelle diminue déjà. Si l'on comprend les intérêts dus au Gouvernement, la dette a augmenté de 636 millions au cours des six dernières années. Si l'on en retranche les 153 millions dus au Gouvernement, l'augmentation n'est que de 483 millions. Sur ces 483 millions, 243 millions se sont ajoutés au cours des années 1920 et 1921, et 239 millions au cours des quatre années suivantes. En 1920, l'augmentation de la dette, exception faite des intérêts dus au Gouvernement, était de 131 millions; en 1925, cette augmentation n'a été que de $31,926,617. Il est clair que le taux d'augmentation de notre dette de chemin de fer diminue.

J'ai fait observer que la dette avait augmenté beaucoup plus en 1920 et 1921 que durant les quatre années suivantes. Il existe des raisons et, en toute justice pour ceux qui en sont responsables, je dois dire qu'en 1920 et 1921, les chemins de fer traversaient leurs plus grandes difficultés. Des échéances très lourdes se produisaient au moment où les déficits étaient à leur maximum et que s'imposaient de lourds frais de premier établissement. C'est pourquoi les exigences étaient plus fortes qu'elles ne le seront jamais. La tâche de trouver des fonds pour les chemins de fer retomba en conséquence sur le Gouvernement, car la position du Canadien-National n'était pas assez assurée pour que le capital particulier s'y risquât et, de plus, le capital n'était pas aussi abondant qu'il n'est devenu depuis. On peut se faire une idée de la situation à cette époque en lisant le bilan du réseau indiquant la dette consolidée non échue et les taux d'intérêt, qui, en dépit de la garantie du Gouvernement, s'élevaient à 7 pour 100 au lieu de 4 et 4½ pour 100 qui étaient les taux de 1924 et 1925. Je vais maintenant toucher une question très débattue ici; celle de savoir si le Gouvernement doit aider les chemins de fer par des garanties ou par une aide directe. Comme nouveau venu dans l'arène fédérale j'ai tenté de me mettre parfaitement au courant de la situation, non pas dans le but d'engendrer de nouvelles discussions, mais simplement pour savoir si la ligne de conduite a été modifiée. Je constate qu'avant 1920 et 1921, les émissions garanties s'ajoutaient au crédit voté, comme cela s'est fait pour certaines émissions subséquentes. Donc, les garanties données en

1920 et 1921 étaient destinées aux remboursements et ne pouvaient avoir d'autre destination.

En 1921-1922, pour la première fois, les estimations ont indiqué que l'aide aux chemins de fer pouvait s'accorder, soit en argent, ou en garanties, soit partie en argent et partie en garanties, à la discrétion du Gouverneur général en son conseil. On a de plus établi que les montants ainsi prêtés pouvaient être utilisés: (*a*) pour combler les déficits d'exploitation; (*b*) pour acquérir des propriétés, du matériel ou des fournitures; (*c*) pour payer l'intérêt sur les effets, garanties ou obligations; (*d*) pour payer le principal ou l'intérêt sur les emprunts échus ou à échoir, garantis ou non garantis; et (*e*) pour payer les frais de construction ou d'amélioration. On a donc prévu que les garanties de cette année, réduisant le crédit voté, pourraient s'utiliser pour des fins générales et le montant de 50 millions a été ainsi utilisé cette année-là. C'est la forme générale de cette estimation que le Gouvernement actuel a continuée. Il n'existe rien de mal là-dedans, et la manière dont les sommes sont utilisées figure dans les registres du chemin de fer et du ministère. Il n'y a pas de doute que ces fonds n'aient été utilisés par les chemins de fer conformément aux dispositions de ce crédit. S'il n'en avait pas été ainsi, les vérificateurs, qui ont leur mot à dire, nous en auraient parlé. Par conséquent, on a agi de même depuis le premier crédit de 1921-1922.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable collègue me permet-il une question?

L'hon. M. DUNNING: Certainement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami voit-il une erreur dans les chiffres que j'ai cités à la Chambre lors du débat du budget et qui figurent à la page 3400 du Hansard? Je sais que ses comptables les ont étudiés.

L'hon. M. DUNNING: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas étudié les chiffres cités par mon honorable collègue.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ces chiffres traitent de la question dont parle mon honorable ami.

L'hon. M. DUNNING: En réponse à l'honorable député, je lui citerai les chiffres suivants extraits du relevé que voici, lequel indique l'emploi des emprunts garantis en 1921-1922: au compte du Nord-Canadien, il a été garanti $26,228,163, dont $2,725,784 pour améliorations et $5,172,807 pour matériaux et fournitures. Au compte du Grand-Tronc, il a été dépensé $23,186,181, dont $1,777,245 en améliorations et $1,000,000 en matériaux et fournitures. Ces emprunts dont je viens de parler ont été faits respectivement le 1er juillet 1921 et le 1er septembre 1921. L'emprunt du Nord-Canadien a été employé intégralement en 1921; celui du Grand-Tronc, en grande partie la même année. J'ai ici le détail.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable ministre peut-il nous indiquer le total des obligations garanties pour 1920, 1921 et 1922, en même temps que le total des remboursements? Voilà ce qui compte.

L'hon. M. DUNNING: J'ai les remboursements de chaque année. Sur les 23 millions garantis pour le Grand-Tronc cette année-là, on a employé $11,967,596 à cet effet et dans le cas...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ai demandé le total; c'est tout.

L'hon. M. DUNNING: J'essaie de donner les détails; mon honorable collègue pourra ensuite en faire le total qui n'est pas calculé d'avance.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est le grand total qui nous intéresse.

L'hon. M. DUNNING: Si je donne les différentes sommes à mon honorables collègue, il pourra ensuite les additionner; ou bien je vas m'asseoir et en faire moi-même volontiers le calcul.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je les ai devant moi.

L'hon. M. DUNNING: Sur la somme garantie pour le compte du Nord-Canadien on a pris $4,730,063 pour rembourser des emprunts précédents et $8,599,507 pour l'intérêt dû au public? Quant au Grand-Tronc, il y avait $4,966,175 pour l'intérêt dû au public? Voilà les totaux pour cette année-là.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle année?

L'hon. M. DUNNING: 1921-1922.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En réalité, le relevé du département des Finances indique un remboursement total de 48 millions en chiffres ronds, au lieu de la somme mentionnée par l'honorable ministre. C'est extraordinaire de voir combien les chiffres diffèrent.

L'hon. M. DUNNING: Comme je l'ai dit au début, je ne mentionne pas la chose dans le but de soulever une discussion, mais pour indiquer qu'on n'a pas changé de méthode quant à l'emploi du produit des émissions garanties. Je crois avoir prouvé que la méthode actuelle est celle que nos honorables

collègues d'en face avaient inaugurée en 1921-1922. Je ne leur en fais pas reproche. Je n'y vois rien d'irrégulier. Or, cette méthode est celle qu'on a toujours suivie depuis, comme le prouvent les chiffres que j'ai cités et je dois dire qu'à mon avis elle est pratique et sage à tous les points de vue; c'est tout à l'honneur de nos honorables collègues vis-à-vis de l'avoir adoptée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il ne s'agit pas de la méthode; personne ne la conteste. Je parle de la façon dont est fait l'exposé de la dette.

L'hon. M. DUNNING: Je suis sûr que ce n'est pas mon exposé de la dette des chemins de fer nationaux que mon honorable collègue critique. Il doit vouloir parler de l'exposé du ministre des Finances (M. Robb). Ce dernier est en mesure de se défendre et je n'ai pas l'intention d'amener la discussion là-dessus aujourd'hui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable ministre essaie de donner une certaine tournure au débat.

L'hon. M. DUNNING: Le département des Finances m'informe aussi qu'il n'a pas changé sa façon de considérer les garanties des émissions de chemins de fer; il ne les considère pas comme augmentant la dette publique. Par conséquent, en ce qui concerne les garanties, la méthode est toujours la même. L'an dernier, nous avons pu heureusement nous dispenser de garanties. La garantie a pour seul but de donner un taux d'intérêt plus avantageux qu'on ne pourrait obtenir autrement. Je suis sûr que nous serons tous contents le jour où la situation des chemins de fer nationaux inspirera assez de confiance pour attirer les capitaux sans avoir besoin de faire garantir les émissions. Depuis six ans, les émissions garanties représentent $264,500,000, mais la dette envers le public dont ces sommes garanties font partie, n'a augmenté que de 130 millions, c'est-à-dire moins de la moitié du total garanti. Cela s'explique par le fait qu'une grande partie des nouvelles garanties a servi à rembourser ou à renouveler des emprunts précédents. Au cours de cette même période de six années, 265 millions ont été prélevés pour des dépenses d'établissement. Ainsi, malgré une augmentation de la dette vis-à-vis du public équivalant à la moitié des garanties, l'on a consacré deux fois le montant de ces dernières à l'amélioration du matériel. Par conséquent, en ce qu'il s'agit des emprunts publics, la marge de sécurité offerte aux acheteurs d'obligations ne s'est trouvée atteinte en aucune façon.

Le président de la compagnie et du conseil exécutif nous informe que l'an dernier il a été procédé à un examen approfondi des finances de la compagnie et l'on compte qu'au cours de la présente année, on annoncera des mesures définitives en vue de mettre les finances de la compagnie sur des bases solides et durables. Il a été question des difficultés que l'on éprouvait à démêler les données financières relatives aux nombreuses compagnies constituantes du réseau, et l'on peut se faire une idée de la nature compliquée de cette tâche en jetant un coup d'œil sur la liste des compagnies dont se compose le réseau des chemins de fer nationaux, le capital-actions de ces compagnies, les sommes engagées dans les compagnies filiales, les garanties comprises dans la dette consolidée, les prêts et les avances consentis par le Gouvernement, les montants votés pour le compte des anciens chemins de fer de l'Etat, les vingtaines d'hypothèques en jeu et les opérations sans nombre effectuées entre les diverses compagnies elles-mêmes.

La tâche de simplifier et de consolider les obligations de toutes sortes en cours et de ramener à un mode uniforme les divers régimes financiers est hérissée de difficultés. Les anciennes lignes de l'Etat furent construites sur le fonds du revenu consolidé à la charge de la masse du public, et les frais d'établissement ne comportent aucun service d'intérêt. On y ajouta le Nord-Canadien auquel une partie du public et, dans une plus grande mesure, le Gouvernement dut fournir les fonds nécessaires à son exploitation. On fit ensuite l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique, et cette ligne est encore exploitée sous séquestre et l'objet des charges judiciaires qui en découlent. Plus tard on fit l'acquisition du Grand-Tronc lui-même et l'on assuma en même temps le fardeau des complications financières existant entre le Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie maîtresse, et comme les documents publics en font foi, le Gouvernement a dû faire aux deux chemins de fer des avances de fonds sans lesquelles,—ce que bien souvent on semble oublier,—les obligataires des deux lignes auraient probablement perdu tous leurs placements. En même temps que ces deux importantes unités corporatives, un certain nombre de compagnies subsidiaires ont été appelées à faire partie du réseau.

Etant donnés les reproches continuels dont le Canada est l'objet à l'étranger relativement à l'acquisition du Grand-Tronc et l'attitude des détenteurs de débentures du Grand-Tronc-Pacifique, il convient, à ce moment-ci, de

faire observer que les résultats attestés par le bilan soumis à la Chambre démontrent à quel point était mal fondée cette opinion d'après laquelle le Canada, en faisant l'acquisition du Grand-Tronc, achetait sans bourse délier une propriété d'une valeur immense. Au premier rang des détails de la dette fondée non échue, à la page 28 du rapport, on verra les 216 millions de débentures et d'actions garanties du Grand-Tronc, sur lesquelles le Canada a garanti à perpétuité le service des intérêts, soit environ neuf millions par année. En outre, le Gouvernement a dû, depuis qu'il a fait l'acquisition du Grand-Tronc, faire au compte de cette ligne des avances en espèces au montant de $118,582,182 et dont on trouvera le détail à la page 27, dans la liste des prêts. En sus de cette avance directe de fonds, il a dû fournir $74,899,157 sous forme de garanties, et 12 millions pour l'achat de matériel d'exploitation. Ensuite, le Gouvernement dut prendre à ses charges cette entreprise du viaduc de Toronto, obligation contractée par le Grand-Tronc. A cette fin, il faudra prendre environ 7 millions sur les 18 millions de l'émission du 15 février 1925. Les montants qui précèdent s'élèvent en tout à $212,481,339, et l'on se rappellera que la valeur au pair des actions privilégiées et ordinaires du Grand-Tronc, déclarées sans valeur par la décision de la majorité des arbitres lors de la convention, était de 180 millions. L'opinion des arbitres quant à l'état de la propriété en 1920 et des dépenses à prévoir, se trouve ainsi amplement confirmée par la suite des événements.

A propos du Grand-Tronc, voici qui dans le bilan nous rappelle curieusement le passé; il s'agit de cette inscription: "Octrois du Gouvernement pour aider la construction, $16,280,820." Cette somme représente l'aide consentie au Grand-Tronc aux premiers jours de son établissement, et sur laquelle l'intérêt devait être payé le jour où les actions ordinaires du Grand-Tronc rapporteraient des dividendes. Comme personne ne l'ignore, pendant les soixante-dix ans de son existence comme compagnie distincte, le Grand-Tronc n'a jamais servi de dividendes sur ses actions ordinaires. Cette inscription du bilan général n'offre donc aucun intérêt spécial. Après avoir reporté aux comptes publics du Dominion l'intérêt jusqu'à ce que ce dernier ait atteint les dix millions, le ministère des Finances a cessé de tenir compte de l'intérêt sur ce prêt d'âge vénérable. Ce montant de 16 millions est en sus des 212 millions avancés depuis l'acquisition du Grand-Tronc.

[L'hon. M. Dunning.]

Les prêts portés au compte du Grand-Tronc-Pacifique,—page 27 du rapport,—s'élèvent à $127,862,716, dont $53,576,000 furent avancés antérieurement à la mise sous séquestre, et $53,768,000 depuis mars 1919, alors que l'on fit cession de la ligne. Depuis cette date, nous avons également avancé plus de vingt millions pour le service des intérêts garantis, en grande partie par les provinces.

Et parce que le Canada n'a pas non plus versé l'intérêt de 4 p. 100 sur les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, qu'il n'avait pas garanties, notre pays est attaqué en Angleterre par les nouvellistes. Cela est dû à un manque de renseignements que je me propose de fournir en cette circonstance.

Avant de le faire, toutefois, je désire dire un mot de l'organisation financière si compliquée du réseau national canadien. Ce qu'il faudrait, c'est une capitalisation susceptible de simplifier la comptabilité et les opérations de finance, qui permettrait de faire des économies et diminuerait les charges du réseau qui lui ont été transmises par les anciens propriétaires. On peut douter de la possibilité de faire face aux engagements sous lesquels les premiers exploitants ont succombé. Mon prédécesseur, le très honorable George P. Graham, qui a connu toute la situation, faisait, l'année dernière, au cours de son exposé annuel, l'observation suivante:

> Dans les circonstances actuelles,—je ne veux pas que personne s'inquiète là-dessus,—avec cet ensemble complexe que personne n'a réussi à simplifier, le National-Canadien, quel que soit son conseil directeur, ne peut pas solder des frais obligatoires si on tient compte des fonds avancés par l'Etat. Le public canadien ne pourrait pas supporter des tarifs assez élevés pour suffire à toutes ces charges sous le régime du moment.

L'objet de l'examen actuel est d'arrêter une organisation financière susceptible de s'accommoder du rendement de l'exploitation. Bien que le ministère des Finances ait, pendant de nombreuses années, considéré les prêts et avances de l'Etat aux compagnies comme créances improductives dans l'état actuel des choses, la situation financière du réseau national, telle qu'elle est aujourd'hui, nécessite l'inscription d'une somme colossale,—31 millions l'année dernière,—en intérêts dus à l'Etat; cette somme serait doublée si, pour être logique, on calculait de même l'intérêt dû sur les capitaux de près d'un demi-milliard que le Gouvernement a consacrés à la création des anciennes lignes nationales et pour lesquelles le département des Finances n'a jamais réclamé d'intérêts, comme il le fait pour le réseau actuel des chemins de fer Nationaux. L'intérêt dû à l'Etat provient d'avances accordées à des lignes autrefois indé-

pendantes. Bien que l'Etat ait pris possession du gage qui garantissait les sommes prêtées, la comptabilité particulière de chacune de ces lignes continue de faire état des intérêts qui leur seraient réglementairement dus et qui forment la plus grande partie des sommes qui sont ajoutées chaque année à la dette du réseau.

Une VOIX: Biffez-les.

L'hon. M. DUNNING: Comme nos collègues le savent, le calcul des intérêts n'est pas partout uniforme. Je l'ai dit, les anciennes lignes gouvernementales n'exigent pas d'intérêt; il n'y en a pas qui soit couru ni dû à l'Etat; et cependant la somme des intérêts à payer est de 162 millions. Les prêts effectués par le Gouvernement portent intérêt simple; mais l'intérêt se trouve composé parce qu'on a dû emprunter du public pour s'acquitter des intérêts payables au public, chose qui n'est pas arrivée, heureusement, pendant 1925-1926.

Je constate que la comptabilité des chemins de fer Nationaux est embarrassée par un service qui n'existe pas pour une compagnie ordinaire. La comptabilité de l'administration des chemins de fer de l'Etat embrasse l'ensemble des lignes du réseau. Alors, à cause de certaines émissions créées par le Grand-Tronc, par le Grand-Tronc-Pacifique et par le National-Canadien, à cause du séquestre du Grand-Tronc-Pacifique et parce que les anciennes lignes de l'Etat doivent bénéficier de crédits lorsque les recettes ne suffisent pas à combler les dépenses de l'exploitation, il est nécessaire de recourir à une comptabilité particulière à chaque réseau qui multiplie les dépenses de la gestion.

La comptabilité des chemins de fer présente encore une autre difficulté. Comme nos collègues le savent, la comptabilité des chemins de fer suit l'année civile, tandis que les crédits et la comptabilité publique qui se rencontre avec la comptabilité des chemins de fer se base sur l'année financière fédérale. Cette situation est cause d'obscurités et de malentendus dans la discussion de la gestion des chemins de fer, difficultés qui seraient élaguées s'il était possible de donner à toutes ces opérations une durée comptable commune.

Au sujet des crédits de l'année dernière, le Parlement a été prié d'accorder 50 millions pour faire face aux frais et aux dettes contractés par le réseau national durant l'année 1925-1926. Les perspectives des compagnies n'étaient pas très brillantes. Au cours des premiers mois de l'année, et même jusque dans la belle saison, le rendement des chemins de fer était en diminution sur celui de l'année précédente. Mais la seconde moitié de l'année démentit les prévisions formées durant la première partie. Une bonne récolte et l'amélioration des affaires qui en fut la conséquence permit aux chemins de fer canadiens de presque doubler les recettes nettes de l'exploitation de l'année antérieure.

Il appert,—et en ce moment nous discutons les chiffres de l'année financière,—que des cinquante millions votés l'an dernier le réseau n'en a requis que dix de l'Etat, et qu'en outre il n'y a pas eu d'émission d'obligations, garanties ou non. Apparemment nous sommes redevables à plusieurs circonstances de cette amélioration de la situation. Les honorables membres ont remarqué que le réseau lui-même a pu fournir 80 pour 100 du montant des intérêts dus au public; voilà surtout qui explique la diminution dans le chiffre des crédits requis.

Voici maintenant le compte rendu des quarante millions non requis:

1. Augmentation des recettes nettes..	$13,700,000
2. Diminution des dépenses sur le compte du capital..	7,000,000
3. Escompte annulé sur l'émission projetée de valeurs..	1,600,000
4. Intérêt annulé sur l'émission projetée de valeurs..	400,000
5. Réduction dans la quantité de matériaux achetés..	8,000,000
6. Espèces disponibles provenant des émissions précédentes..	2,700,000
7. Balance fournie à titre de capital d'exploitation..	6,600,000
Réduction totale..	$40,000,000

Ces chiffres sont, en partie, estimatifs, et se rapportent à la période écoulée entre le 1er avril 1925 et le 31 mars 1926.

Rien, peut-être, n'indique mieux la prospérité croissante du réseau national que le fait qu'un ministre des Chemins de fer trouve nécessaire d'expliquer pourquoi les voies ferrées n'ont pas eu besoin de quarante millions de dollars de crédits votés à leur intention. J'assure les honorables membres que la tâche est bien plus agréable que n'eût été celle d'expliquer pourquoi le réseau avait requis 40 millions en sus des crédits.

Les prévisions budgétaires pour l'année financière actuelle, 1926-1927, se chiffrent à $31,000,000, et sont réparties comme suit:

Intérêts sur la dette, capitalisée et autre..	$36,540,598 34
Intérêts garantis au Grand-Tronc-Pacifique..	1,108,000 00
Versements au fonds d'amortissement. ..	165,133 33
Matériaux achetés, principaux payements.	7,397,400 00
Chemin de fer Grand-Tronc, actions garanties à 4 p. 100..	2,433,333 33
Rachat d'obligations capitales..	808,000 00
Montant total requis..	$48,452,545 00
A déduire, ressources..	34,379,829 00

Montant net requis	$14,072,716 00
Agrandissements et améliorations, y compris le matériel neuf	15,727,284 00
Escompte sur les valeurs devant être émises	1,200,000 00
Estimation totale	$31,000,000 00

Le total des dépenses projetées sur le compte du capital est de $19,127,284, y compris celles qui se rapportent au Central-Vermont. Des rachats qui seront effectués à même l'exploitation abaissent ce chiffre à $15,727,284. Le crédit de cette année à l'intention des améliorations est destiné aux fins suivantes:

Améliorations de la voie	$13,047,211
Matériel neuf	1,325,000
Améliorations au matériel	1,500,000
Télégraphe et messageries	750,000
Lignes électriques	795,000
Hôtels	336,300
Divers	637,013
Vermont-Central	736,760
Somme globale des dépenses sur le compte du capital	$19,127,284
A déduire, rachats effectués à même l'exploitation	3,400,000
Augmentation nette, compte du placement.	$15,727,284

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce montant de $736,760 va-t-il combler un déficit du Vermont-Central?

L'hon. M. DUNNING: Il est pourvu à un déficit du Vermont-Central.

D'habitude, à pareil moment, on ne fait qu'esquisser les prévisions budgétaires. Selon la coutume établie, ces prévisions ont été soumises à l'étude préliminaire du comité permanent des Chemins de fer nationaux et de la Marine. J'aurais tort, il me semble, d'introduire ici des questions qui n'intéressent pas directement le sujet que nous discutons cet après-midi; la question, par exemple, de la Marine marchande du gouvernement canadien qui ferait mieux l'objet d'une discussion distincte; la question par exemple, des crédits, figurant au budget du ministère, à l'intention de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson; cette question en effet pourra mieux être discutée par le comité général lorsqu'il étudiera ces crédits. Il est entendu, du reste, qu'ils sont entièrement étrangers aux crédits destinés aux travaux de construction du réseau national.

Quant au problème des chemins de fer, on nous soumet de temps en temps mainte proposition tendant à remédier à la situation. A mon sens, il faut chercher la solution du problème dans le relèvement du mouvement. Il ne faut pas perdre de vue, en ce qui concerne le National-Canadien, que nous avons plusieurs milliers de milles de voie ferrée construite en vue des besoins de la colonisation. Ces lignes sont nécessaires au développement

du pays; seulement elles font ombre au tableau de l'exploitation lucrative des voies établies de vieille date. L'accroissement de notre population fera relever le trafic des voies ferrées; et lorsque les régions que parcourent nos voies de colonisation seront peuplées d'établissements nombreux et prospères, ces lignes seront moins à charge aux lignes plus rémunératives. Le président des chemins de fer nationaux m'a fait tenir dernièrement qu'au cours des quatre premiers mois de 1926 les paquebots du Pacifique-Canadien et de services alliés aux chemins de fer nationaux avaient débarqué à Halifax, Saint-Jean et Québec 40,924 passagers. Si on compare cela aux chiffres de l'an dernier pour la même période, soit 24,152 voyageurs, nous avons une augmentation de 69 pour 100. Il est facile de voir que, sous ce rapport, il y a amélioration.

Il faudrait, il est vrai, établir un système plus simple de finances, mais c'est là plutôt un moyen qu'un but. Nous avons avancé l'argent à mesure que l'on en avait besoin. A cause des exigences des chemins de fer, nous avons porté des obligations de la dette publique que l'on aurait pu rachetées, n'eussent été les besoins des chemins de fer. Une grande partie des avances de fonds constituent une perte irrévocable, tandis que d'autres ont été employées à l'amélioration de nos chemins de fer.

Dans les circonstances, nous devons nous réjouir de ce que les besoins de notre réseau diminuent graduellement, et au lieu de nous fatiguer les yeux à contempler trop longtemps les difficultés du passé, nous devrions attendre l'avenir avec confiance. Nous pouvons espérer que le réseau vivra des recettes, tout en mantienant des taux équitables pour toutes les industries du Canada et toutes les parties du pays. C'est le but à atteindre, et je suis assez optimisme pour croire que nous allons l'atteindre si nous ne faisons rien pour entraver sa marche. Il ne faut pas oublier, lorsque nous étudions la question des tarifs et de la capitalisation des chemins de fer, qu'il y a un rapport entre les deux. Appelez-le du nom que vous voudrez, il serait oiseux d'inscrire au passif, ou d'annuler ou de suspendre des obligations dues au Gouvernement si, en même temps nous imposons au réseau un tarif ayant pour résultat d'accumuler de nouvelles dettes qu'il faudrait annuler à leur tour plus tard.

J'ai parlé avec un esprit d'optimisme et de confiance que je voudrais voir partager par la Chambre et le pays en général. Et, dans mon cas, ce n'est pas le désir que je substitue à la réalité. J'ai obtenu les résultats de l'exploitation du réseau pour les quatre premiers mois de l'année courante. Ces résultats in-

diquent une recette nette de $9,689,217 contre $3,774,782 pour la période correspondante de l'an dernier, soit une augmentation de $5,914,435 ou de plus du double. Les rapports du Pacifique-Canadien pour la même période ne sont pas encore prêts à être publiés, mais on m'assure qu'ils indiquent également une forte amélioration des conditions. C'est sur ces faits que je fonde la confiance que je voudrais voir partager. Nos chemins de fer sont les baromètres de notre situation commerciale. Ils indiquent fidèlement le volume du commerce du pays. Avec une récolte assez bonne et l'absence de pertes en trafic que pourraient causer des difficultés ouvrières, il se peut que les chemins de fer nationaux soient cette année en mesure de payer tous les intérêts dus au public. Ce serait, inutile de le dire, un résultat admirable et dont on serait satisfait.

M. G. B. NICHOLSON (Algoma-Est): Monsieur l'Orateur, j'exprime sans doute les sentiments de toute l'Assemblée lorsque je dis que nous avons tous été heureux d'entendre le premier exposé de la situation de nos chemins de fer que vient de nous faire le ministre des Chemins de fer et des Canaux du Canada. Nous nous réjouissons tous, j'en suis sûr, de l'optimisme que justifient, pour le moment, en partie du moins, les chiffres qu'il nous a soumis. Je crains, cependant, qu'en présentant cet état il ait accepté aveuglément et ait cité à profusion les chiffres qui lui ont été fournis ou qu'il avait à sa disposition sans en analyser le caractère ou sans étudier au juste ce qu'ils signifiaient. Je ne me propose pas de suivre le ministre dans son exposé de l'infini détail des opérations financières et de l'exploitation de notre réseau national, mais je demande la permission de présenter à la Chambre la situation de notre réseau, à mon point de vue, du moins, et d'après les rapports du National-Canadien.

Le ministre a d'abord déclaré que les obligations additionnelles totales du réseau, y compris les intérêts, s'élevaient à 636 millions de dollars pour les six dernières années. Je vais tenter de démontrer, d'après les rapports mêmes, que les avances totales en espèces seules, sans compter l'intérêt accumulé sur ces sommes, mais fournies par le Gouvernement, s'élèvent à plus de 800 millions de dollars. Je tenterai de plus de démontrer, toujours d'après les rapports, que de cette somme de 800 millions les détails manquent sur une somme d'au moins 250 millions. Si vous prenez l'état de l'exploitation, pour l'année 1925, par exemple, il est facile de prouver qu'au lieu d'un surplus de 32 ou de 35 millions, nous avions un déficit considérable, et je vais partir de ce point pour démontrer comment les comptes ont été présentés de façon à indiquer ce surplus. A la page 17 du rapport annuel des chemins de fer nationaux, nous trouvons que les recettes nettes d'exploitation sont fixées à $32,264,414.79. Quand j'ai vu ce tableau, j'ai pensé que les financiers ou les comptables des chemins de fer Nationaux ont suivi en cela l'exemple donné par le ministre des Finances dans l'exposé budgétaire; qu'ils imputent sur les recettes une partie seulement des dépenses et qu'ils indiquent ensuite l'excédent qu'ils désirent. A titre d'exemple, on a retranché de cet excédent de $32,264,414.79 une certaine somme relative à des déboursés qui n'ont pas trait à l'exploitation. En quoi consistent-ils? En premier lieu, on a déduit les impôts accumulés que doit le réseau. Si les impôts qu'a à payer le chemin de fer pour les propriétés qu'il possède dans toutes les parties du Canada ne constituent pas une dépense d'exploitation, quel genre de déboursés est-ce? Peut-on les imputer au compte du capital? Si un contribuable ordinaire, après avoir acquitté ses taxes de l'année, inscrivait une somme égale dans ses livres à titre de capital disponible pour ses affaires, il subirait bientôt des ennuis. L'article suivant se rapporte aux recettes des chemins de fer qu'il est impossible d'encaisser et dont le total est de $59,163.36, ce qui est un article ne se rapportant pas à l'exploitation. Je vais mentionner deux ou trois autres de ces articles concernant les dépenses d'exploitations diverses, les taxes sur exploitations diverses, le loyer de wagons à marchandises et ainsi de suite. L'Assemblée remarquera que, dans cet état des résultats de l'exploitation qui indique un solde créditeur de $32,264,414.79, la location de wagons à marchandises, le loyer des locomotives, le loyer de propriétés collectives et tous ces déboursés du chemin de fer, qui ne sont ni plus ni moins que des obligations et qui devraient être imputés aux frais d'exploitation, sont portés dans les livres au chapitre des déboursés ne se rapportant pas à l'exploitation. Si l'on déduit le total de ces obligations, lequel est de $8,636,569.12, de certaines recettes ne provenant pas de l'exploitation, l'excédent n'est plus que de $23,627,845.67.

Comme je viens de le dire, certaines recettes ne provenant pas de l'exploitation, comme la location de wagons à marchandises, sont en réalité des recettes d'exploitation. Leur total est de $1,857,670.36, de sorte que l'excédent réel de l'exploitation est de $25,485,516.03, au lieu de $32,264,414.79, comme on le voit. On doit retrancher de cette somme

les intérêts sur la dette consolidée, lesquels s'élèvent à $40,438,235.34, ce qui laisse un déficit de $14,952 719.31, et non pas de $8,173,-820.55, avant de tenir compte des intérêts dus au gouvernement fédéral. Ces derniers intérêts atteignent une somme de $31,450,381.89, de sorte que le déficit total s'élève à $46,403,-101.20. C'est la somme qui, au bas du bilan, représente l'augmentation de la dette du réseau. Cependant, on dit au public que les chemins de fer ont eu un excédent de $32,-264,414.79. Voici l'état détaillé:

Résultat de l'exploitation pour 1925		
Recettes nettes d'exploitation indiquées dans le rapport		$32,264,414 79
A retrancher des recettes d'exploitation:		
Taxes des chemins de fer accumulées	$ 4,224,033 58	
Recettes non perçues	59,163 36	
Solde débiteur sur diverses exploitations	30,388 17	
Taxes sur diverses exploitations	73,486 99	
Location de wagons à marchandises	1,718,372 07	
Location de locomotives	27,125 51	
Location de voitures de voyageurs	353,854 10	
Loyer du matériel flottant	21,748 16	
Loyer de matériel pour travaux	5,672 08	
Loyer de propriétés collectives	683,544 04	
Loyer de voies	1,276,119 89	
Diverses taxes	162,061 57	
Total	$ 8,636,569 12	
Solde reporté	23,627,845 67	
Total	$32,264,414 79	
A reporter		$23,627,845 67
Recettes diverses à ajouter:		
Location de locomotives	$ 259,923 36	
Voitures de voyageurs	177,662 76	
Matériel flottant	337 30	
Matériel pour travaux	317,012 33	
Propriétés collectives	1,019,689 11	
Loyer de voies	83,040 50	
		1,857,670 36
Excédent réel des recettes d'exploitation		$25,485,516 03
Intérêt sur la dette consolidée	$40,438,235 34	
	25,485,516 03	
	$14,952,719 31	
Intérêts dus au gouvernement fédéral	31,450,381 89	
Déficit total	$46,403,101 20	

Dans cet état sont comprises certaines recettes et certaines dépenses en dehors de l'exploitation. L'an dernier, le gouvernement fédéral avait avancé de l'argent comptant. Si j'ai bien compris les paroles du ministre, il a dit qu'en 1925, on a avancé 10 millions de dollars et qu'on n'a émis aucune obligation. Est-ce vrai?

L'hon. M. DUNNING: Oui.

M. NICHOLSON: A la page 6 du rapport, le président déclare qu'en février 1925, on a émis pour 17 millions d'obligations-or garanties à 4½ p. 100 d'intérêt, du National-Canadien.

L'hon. M. DUNNING: J'ai dit à ce sujet que je me servais pour le moment des chiffres relatifs à l'année financière, car je parlais du rapport du ministre des Finances. Ce que je déclarais était vrai quant à l'année financière. Mais l'émission dont mon honorable ami parle a été faite avant le commencement de l'année financière.

M. NICHOLSON: Ces émissions d'obligations ont trait au laps de temps compris dans le rapport.

L'hon. M. DUNNING: On pourrait employer une partie du produit à cette fin.

M. NICHOLSON: Si les obligations ont été émises en février, et d'après le rapport les avances en février s'élevèrent à $18,000,-000 et $17,000,000 et les retraits à $17,583,-780.06, il est sûr qu'elles doivent avoir trait à ce rapport.

L'hon. M. DUNNING: Une grande partie a été consacrée à des retraits.

M. NICHOLSON: Les retraits, comme je l'ai dit, représentent $17,583,780.06. Le compte des obligations s'est accru de $17,416,219.94, formant au débit net un montant global de $68,860,984.36, sans tenir compte des intérêts dus par les chemins de fer de l'Etat et l'Intercolonial.

Reportez-vous au rapport de 1924,—je n'entreprendrai pas du tout de relever tous ces chiffres en détail,—vous constaterez que la même chose existe. On signale un excédent de $17,244,251.48 et les mêmes inscriptions figurent parmi des frais n'ayant pas trait à l'exploitation quand ils devraient figurer comme frais d'exploitation non recouvrables. Il est certain que les recettes que les chemins de fer n'ont pu percevoir ne peuvent pas être considérées comme des recettes n'ayant pas trait à l'exploitation; de même pourra-t-on dire de la location de wagons et de matériel, si nous calculons de cette façon, il faut conclure qu'au lieu d'avoir un excédent net d'exploitation de $17,244,251.48, il y a un excédent de $7,740,251.37, et le débit brut calculé de la même façon s'élève à $101,761,158.65.

En remontant à 1923, vous découvrirez qu'on a agi de même. De l'excédent d'exploitation qu'on donne comme étant de $20,236,-563.09, il faut défalquer ces inscriptions qui sont des obligations au débit du coût de transport, et ils s'élèveraient à $11,150,256.67. Et

en ajoutant les obligations imputables sur le capital et l'intérêt de la dette publique, le débit global pour l'année s'élève à $124,856,-551.33.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami parle-t-il de l'année 1925?

M. NICHOLSON: De 1923. En 1924, le débit fut de $101,761,158.65 et en 1925 il était de $68,860,984.36.

Abordant la situation financière générale du National-Canadien, j'aimerais à parler du coût originaire au temps de sa cession à l'Etat. Prenons d'abord les chiffres concernant le Nord-Canadien qui sont les suivants:

Dette consolidée originaire du réseau du National-Canadien	$285,795,420 61
Obligations fiduciaires pour le matériel	13,526,000 00
Emprunts à vue et à courte échéance garanties subsidiairement	58,056,961 11
Dettes garanties à d'autres compagnies pour construction	30,502,392 04
Obligations courantes	19,408,495 79
Intérêts accumulés	4,730,069 93
Fonds de réserves pour les taxes et assurances	1,245,038 19
Total	$413,264,377 67
A ajouter le montant global des obligations convertibles rapportant 5 p. 100.	25,000,000 00
Formant un total de	$438,264,377 67

Il faut de plus ajouter un montant de $10,000,000 pour les $60,000,000 d'actions du Nord-Canadien, portant le montant global à $448,264,377.67. En regard il y a comme actif.

Argent liquide, matériel, accessoires et comptes recouvrables	$30,759,013 85
Assurances payées à l'avance	823,708 51
Dettes en souffrance	860,113 95
Total de l'actif liquide	$32,442,836 41

Ceci porte le coût net du chemin de fer au 30 septembre 1917 à $415,821,531.26, et de ce montant il faut défalquer un actif en terres, outre des propriétés de la compagnie, pour une somme de $29,044,790.74; et le coût réel du chemin de fer avec son matériel se trouve de $386,776,740.52, représentant $38,677.67 par mille. Quand on se l'appropria, on fit une évaluation minutieuse des sommes remises pour remettre ce réseau en bon état. Je donnerai les chiffres relatifs au Nord-Canadien, m'abstenant de donner ceux des autres chemins de fer. Voici ces chiffres:

Rails, attaches de rails et traverses de chemin de fer, comptenu de la différence dans le poids entre les rails actuellement en usage et ceux nécessaires pour remettre tout le parcours en bon état	$ 14,605,000
Ballastage, fossoyage	15,000,000
Renouvellement des ponts temporaires avec une charpente en pierre, en béton ou en acier	20,000,000
Rotondes, matériel pour la manutention du charbon, aménagements de têtes de ligne intermédiaires, stations intermédiaires, cabine de cantonniers, et entretien général du matériel de la voie	13,395,000
Aménagements des têtes de ligne principales et de raccordement	22,000,000
Locomotives	30,000,000
Wagons de toutes sortes	55,000,000
Total	$170,000,000

Voilà ce qui était nécessaire pour ramener le Nord-Canadien faisant partie du réseau national au type normal, en conformité des exigences du Pacifique-Canadien. Le Grand-Tronc-Pacifique avait des garanties de prêts comptants et d'obligations dont le Gouvernement canadien et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique étaient l'un et l'autre responsables. Elles s'élevaient à $127,939,888 et l'argent directement avancé se montait à $7,-500,000, soit un total de $135,439,888 dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique. De cette somme sont exclues des obligations de $69,189,-499 garanties par le Grand-Tronc seulement, ce qui porte à $204,629,387 le chiffre global du passif. Si vous ajoutez les dépenses nécessaires pour mettre le réseau au point,—j'ai ici les détails de ces déboursés mais ne prendrai pas le temps de les lire,—cela donne une dépense de $181,789,888 en frais d'établissement globaux, lors de l'acquisition du chemin de fer. Pour que la fusionnement du chemin de fer avec le Canadien-National se fasse selon une évaluation régulière, il faut rayer $73,-669,888, ce qui laisse un capital net régulier de $108,120,000.

L'hon. M. DUNNING: S'agit-il du Grand-Tronc?

M. NICHOLSON: Du Grand-Tronc-Pacifique. Il aurait fallu déduire cette somme à cause des dépenses folles et inconsidérées qui ont marqué la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député sait assurément que nous n'avons pas acquis le Grand-Tronc-Pacifique, qui s'exploite sous la surveillance d'un liquidateur.

M. NICHOLSON: C'est absolument vrai. Mais n'est-il pas vrai aussi que les obligations du Grand-Tronc-Pacifique sont incluses dans l'exposé du chemin de fer National? S'il en est ainsi, il s'ensuit que pour faire un examen rationnel des rapports du National-Canadien, nous devons tenir compte de tous les embranchements du réseau.

L'hon. M. DUNNING: Comment aurions-nous pu rayer cette somme?

M. NICHOLSON: Si mon honorable ami veut patienter, j'y arrive dans un instant. Le déboursé nécessaire pour mettre le Grand-Tronc-Pacifique au point était de $46,250,000. Le coût global de la section du chemin de fer National allant de Winnipeg vers l'est

et appelée Transcontinental s'élevait à 200 millions en chiffres ronds, à l'époque du fusionnement, et celui de l'Intercolonial, à $137,184,199. Le capital de ces chemins de fer est maintenant fixé à $451,712,483.61 au bilan, ce qui indique un accroissement de $114,528,284.60. Je n'ai pas inclus les 114 millions dans les 800 millions d'avances au comptant, pour la raison que je ne puis découvrir dans l'exposé des chemins de fer la moindre indication touchant l'usage ou la provenance de cette somme, mais, en fait, la valeur du réseau accuse une augmentation de ces 114 millions en comptabilité. Le déboursé requis pour mettre le Transcontinental au point s'est élevé à $26,250,000, dont j'ai ici le détail et qui constitue peut-être une partie des 114 millions ajoutés.

Venons-en maintenant au Grand-Tronc A l'époque du fusionnement, nous avons assumé la responsabilité des intérêts sur $216,207,141, comme l'a dit le ministre, et je donne l'évaluation approximative détaillée des sommes requises pour mettre le Grand-Tronc au point. J'ai aussi le détail du montant dépensé.

Estimation de la somme requise pour mettre les chemins de fer au point
Grand-Tronc

Les dépenses ajournées qui suivent:		
Augmentation du poids des rails	$1,436,400	
Traverses: 25 p. 100 du total..	2,700,000	
Ballastage, finissage de la voie, etc..	2,250,000	
Extension des voies d'évitement et de chargement, etc..	1,250,000	
Ponts, ponceaux, etc..	750,000	
Rontondes à locomotives, usines, plaques tournantes, services des approvisionnements de charbon et d'eau..	750,000	
Divers, y compris les réparations des bâtiments..	1,000,000	
		$10,136,400
Matériel roulant:		
100 locomotives à $70,000.. ..	$7,000,000	
50 locomotives à $60,000.. ..	3,000,000	
250 locomotives reconstruites, pour $10,000..	2,500,000	
250 locomotives réparées pour $4,500..	1,125,000	
6,000 wagons de marchandises ordinaires à $3,500.. ..	21,000,000	
1,200 wagons à plate-forme à $2,500..	$3,000,000	
1,000 divers à $3,500..	3,500,000	
150 wagons de voyageurs à $25,000..	3,750,000	
500 wagons de service.. ..	1,500,000	
150 voitures-buffets, voitures-lits et salons..	7,500,000	
	$53,875,000	
Moins les rachats comme ci-haut..	1,250,000	
		52,625,000
		$62,761,400

[M. Nicholson.]

J'aimerais à insérer aux Débats un état du coût de la ligne jusqu'à date, les déficits d'exploitation exclusivement:

Coût brut à la date du fusionnement..	$1,075,607,969 14
Améliorations et matériel, pour toutes les lignes jusqu'à date..	203,774,265 95
Construction de nouvelles voies.. ..	48,134,932 58
Embranchements acquis..	8,388,193 66
	$1,335,905,361 33
Ajoutez la somme requise pour améliorations et matériel permanent.. ..	101,487,134 05
	$1,437,392,495 38
Déduisez la somme à retrancher du coût primitif du Transcontinental et du G.T.P...	200,364,888 00
	$1,237,027,607 38

Environ $59,000 par mille pour toutes les lignes qui constituent le réseau.

Dette brute actuelle, comprenant l'intérêt dû au gouvernement canadien pour toutes les lignes..	$2,336,330,871 66
	1,237,027,607 38
Solde débiteur brut..	1,099,303,264 28
Moins intérêt sur Trans. et I.C.R..	106,155,000 00
Balance..	$ 993,148,264 28
Moins tous les intérêts dûs au Gouvernement..	161,608,374 17
Solde débiteur net..	$ 831,539,890 11

En plus des intérêts déjà payés, $267,763,374.17.

Voici maintenant le relevé des sommes nécessaires pour mettre toutes les lignes en parfait état.

Nord-Canadien, 1er janvier 1919..	$170,000,000 00
Transcontinental, 1er janvier 1919..	26,250,000 00
G.-T. Pacifique, 1er janvier 1919..	46,250,000 00
Grand-Tronc, 1er janvier 1919..	62,761,400 00
	$305,261,400 00
Dépensé à date..	203,774,265 95
Balance requise..	$101,487,134 05

Je remarque que dans son exposé, le ministre a dit que l'on a dépensé quelque 264 millions en amélioration, mais d'après les états détaillés du rapport, l'on ne trouve que 203 millions sous ce chef, laissant par conséquent: d'après l'estimation initiale, $101,487,134.05 à appliquer à cette fin.

J'en viens maintenant aux avances en argent et aux dépenses. En ce qui concerne le Grand-Tronc, je confesse franchement que les chiffres du ministre dépassent les miens. J'ai extrait mes chiffres du dernier rapport du département des Chemins de fer, et d'après celui-ci, le Grand-Tronc aurait reçu, depuis son acquisition par l'Etat, $190,477,340.95 sous forme d'avances en argent, tandis que le ministre porte celles-ci à 216 millions. Après avoir obtenu ce total de 190 millions, j'ai voulu tout naturellement savoir à quoi il avait servi.

Le montant total porté au compte du matériel, déduction faite des remboursements, durant les années 1920, 1921 et 1922, représente $25,725,888.30, tandis que les améliorations de toutes sortes, dont je fournirai les détails, ont absorbé $5,837,293.17. D'autre part, les déficits bruts pour ces trois mêmes années 1920-1921-1922, se sont élevés à $26,476,173.39. Le total dont les détails nous sont fournis, est donc de $57,039,351.94, laissant $133,437,989.01 à expliquer. Tous les déficits des chemins de fer nationaux canadiens depuis la fin de cette période jusqu'à date, ne représenteraient pas ces 133 millions, à supposer qu'on les eût transportés au compte du Grand-Tronc. Voici maintenant un relevé des avances en argent au Grand-Tronc:

Avances en argent au Grand-Tronc d'après le rapport du département des Chemins de fer, le 31 mars 1925.. ..		$190,477,340 95
Dépenses totales 1920-1921-1922:		
Matériel, remboursements déduits..	$ 25,725,888 38	
Améliorations de toutes sortes..	5,837,293 17	
Déficits bruts 20-21-22, intérêt sur les prêts du Dominion compris	26,476,173 39	
	$ 57,039,351 94	
Non expliqué..	133,437,989 01	
	$190,477,340 95	

soit $57,100 le mille, sur tout le parcours.

A remarquer aussi que les déficits pour 1920-1921-1922, comprennent l'intérêt dû au gouvernement fédéral, et non payé, ce qui augmente la somme non expliquée.

J'en viens maintenant au Nord-Canadien. Voici le relevé des avances en argent à cette compagnie:

Avances en argent 1919-1920-1921, indiquées p. 10 rapport 1921..		$251,088,248 88
Argent avancé par le National-Canadien, p. 61, rapport du département des Chemins de fer et Canaux, 1924.. ..		48,202,877 96
Prêts, 1922, p. 1-E, rapport 1922.. ..		29,845,010 59
Prêts, 1922, p. 1-E, rapport 1922.. ..		784,751 10
Avances totales..		$329,920,888 53
Déficit brut, comprenant intérêt sur dette fondée 1919-1920-1921..	$103,487,706 81	
Déficit brut comprenant intérêt sur dette fondée, 1922..	18,509,965 84	
Améliorations, 1919 à 1922 sur toutes les lignes du National-Canadien, sauf celle du Grand-Tronc..	83,515,096 06	
	$205,512,768 71	
Inexpliqué..	124,408,119 82	
	$329,920,888 53	

A quoi tout cet argent a-t-il servi, voilà ce que je veux savoir. Passons au Grand-Tronc-Pacifique. Voici le relevé des avances en argent et des déficits bruts de cette compagnie:

Avances en argent 1920-1921-1922 indiquées page 10, rapport 1921.. ..	$ 82,480,303 66	
Avances en argent, 1922, pour couvrir déficit et intérêt sur dette fondée, p. 2-B état des affaires G.-T.-P., 1922.. ..	7,693,627 18	
Avances faites par le Grand-Tronc, p. 6, rapport du département des Chemins de fer et Canaux, 1924..	15,000,000 00	
		$105,173,930 84
Déficit brut, y compris l'intérêt dû au public en 1919-20-21..	$ 36,712,082 33	
Déficit brut, y compris l'intérêt dû au public en 1922..	7,693,627 18	
	$ 44,405,709 51	
Non expliqué..	60,768,221 33	
	$105,173,930 84	

Maintenant, je passe au National-Canadien depuis que les rapports ont été fusionnés. Il est bon de scruter les rapports de 1921 des chemins de fer nationaux canadiens, de même que des années antérieures et postérieures, parce que l'état de 1921 nous fournit les détails de ce que l'on a fait de l'argent et qu'après 1922 nous n'en savons rien. Je donnerai, dans un instant, un exemple précis montrant exactement quelle est la situation touchant les rapports qui ont été publiés depuis 1922. En 1923, il y avait les garanties d'obligations et les avances en espèces du National-Canadien suivantes:

1923		
Avances en espèces par le gouvernement fédéral..		$ 24,500,000 00
Obligations garanties..		50,000,000 00
Obligations de matériel..		22,500,000 00
1924		
Avances en espèces..		10,000,000 00
Emission d'obligations..		46,000,000 00
Obligations de matériel..		9,375,000 00
1925		
Argent prêté..		10,000,000 00
Obligations émises..		35,000,000 00
		$207,375,000 00
Moins les remboursements. 1924..	$ 15,511,973 30	
Moins les remboursements, 1925..	17,583,780 06	
	$ 33,095,753 36	33,095,753 36
Balance nette..		$174,279,246 64
Agent du Nord-Canadien.	$ 48,202,877 96	
Déficits 1923-24-25.	53,123,490 02	
Amélioration de toutes les lignes 1923-24-25..	86,695,988 34	
	$188,022,356 32	
Solde créditeur..	174,279,246 64	
Excédent des dépenses. ..	$ 13,743,109 68	

Je ferai observer ici que dans cet état des améliorations de toutes les lignes du National-Canadien sont comprises celles des chemins de fer du Nord-Canadien, du Grand-Tronc-Pacifique, du réseau de l'Etat et du Grand-Tronc en 1923, 1924 et 1925, au montant de $86,695,000 environ. On remarquera également que du total de 188 millions environ il faut déduire un solde créditeur d'à peu près 174 millions, ce qui laisse un excédent de dépenses d'à peu près 14 millions. Voici quels sont les détails des dépenses:

1919-20-21

Améliorations	$21,962,955 31
Matériel	42,339,483 81
Rails, accessoires et le reste	19,212,656 94
	$83,515,096 06

Le rapport de 1922 ne dit absolument rien de ce qui a été dépensé pour les frais de premier établissement. Du moins, je n'ai rien vu.

1923

Améliorations	$19,868,425 23
Matériel	29,060,521 62
Dépenses générales	786,633 67
	$49,715,581 12

1924

Améliorations	$20,234,892 75
Matériel	17,125,738 96
Dépenses générales	5,201 27
	$37,365,837 98

1925

Améliorations	$15,763,796 43
Matériel	1,291,644 43
Dépenses générales	222,301 83
Allocations en suspens	264,111 05
Dépenses de placements, propriétés exploitées séparément	1,044,708 54
	$18,566,562 28
Moins les règlements	621,734 98
	$17,944,827 30

Voici en détail les dépenses du Grand-Tronc:

1920—Voie et entretien général différé. Page 33		$ 1,702,806 62
1920—Matériel de toutes classes	$ 1,950,495 34	
1921—Entretien différé de toutes classes		2,228,177 70
1921—Matériel de toutes classes	23,135,857 71	
1922—Entretien différé		1,906,308 85
1922—Matériel de toutes classes	2,899,361 09	
	$ 27,985,714 14	$ 5,837,293 17
Moins remboursement du matériel—		
1921 $ 621,708 28		
1922 1,638,120 48		
	2,259,828 76	
		$ 25,725,885 38
Total des dépenses du matériel et des améliorations		$ 31,563,178 55

[M. Nicholson.]

Maintenant, voici un sommaire des sommes déboursées pour améliorations et achats de matériel:

Sommaire des sommes déboursées pour améliorations et achats de matériel

National-Canadien 1919-1920-1921	$ 83,515,096 06
Grand-Tronc, 1920-1921-1922	31,563,178 55
National-Canadien, 1923	49,715,581 02
National-Canadien, 1924	37,365,837 98
National-Canadien, 1925	17,944,828 30
	$220,104,521 91
Moins les sommes consacrées à la construction de nouvelles lignes 1923-1924-1925	18,330,258 96
	$201,774,262 95

Le total est celui que j'ai cité tantôt.

Maintenant, j'en arrive aux sommes avancées en espèces:

Balance à reporter au crédit du National-Canadien	$ 13,743,109 68
Nouveaux travaux de construction, mentionnés à la page 10, rapport de 1921.	29,804,673 62
Coût approximatif des nouveaux travaux de construction sur le National-Canadien, 1923-1924-1925	18,330,258 96
Embranchements acquis, page 13, rapport de 1921	8,388,193 66
	$ 70,266,235 92

Le tableau sommaire qui suit est intéressant, parcequ'il fait voir les balances inexpliquées.

Balance inexpliquée, le Grand-Tronc	$133,437,989 01
Balance inexpliquée, le Nord-Canadien	124,408,119 82
Balance inexpliquée, le Grand-Tronc-Pacifique	60,768,221 33
	$318,614,330 16
Moins balance au crédit du Canadien-National	70,266,235 92
Balance inexpliquée	$248,348,094 24
A ajouter sommes provenant de la vente des terres	3,510,635 53
	$251,858,729 77

C'est-à-dire que les états de compte font voir les sommes qui ont été avancées en espèces aux chemins de fer en question; mais on n'en a pas rendu compte dans les bilans que les chemins de fer ont publiés, sous forme soit de déficit, d'améliorations, soit de constructions nouvelles.

L'hon. M. DUNNING: Dans l'idée de mon honorable ami qu'est-il advenu de ces 200 ou 300 millions?

M. NICHOLSON: Voilà justement ce dont le ministre devrait bien s'assurer.

L'hon. M. DUNNING: Je ne les ai pas.

M. NICHOLSON: C'est parfaitement exact.

M. CAHAN: Vous êtes arrivé trop tard.

M. NICHOLSON: Pour ne citer qu'un exemple, les comptes publics font voir qu'une nouvelle somme de 216 millions en espèces a été avancée au Grand-Tronc. Or, d'après les détails que fournissent à la Chambre les rapports des chemins de fer nationaux du Canada, il est établi qu'une somme d'environ 55 millions a été déboursée pour combler les déficits d'exploitation et pour améliorer le réseau. Or, il est impossible que cette somme ait été déboursée en entier pour le compte du réseau du Grand-Tronc. Cela équivaudrait à une dépense de plus de $60,000 par mille sur toute la ligne. Nous avons acquis le réseau du Grand-Tronc par voie d'arbitrage, au cours du premier semestre de l'année 1922 et la somme accordée aux anciens propriétaires s'élevait en tout et partout à 216 millions.

L'hon. M. DUNNING: Voilà ce que j'ai dit.

M. NICHOLSON: D'autre part, le ministre a dit cet après-midi, que nous avons avancé au Grand-Tronc une autre somme de 216 millions en espèces.

L'hon. M. DUNNING: Pas du tout; une autre somme de 118 millions.

M. NICHOLSON: Et que dites-vous des obligations garanties par l'Etat?

L'hon. M. DUNNING: Ces obligations représentent une autre somme de 74 millions.

M. NICHOLSON: Cela fait un montant de 192 millions.

L'hon. M. DUNNING: Et une autre somme de 12 millions...

M. NICHOLSON: Cela nous donne donc un grand total de 204 millions.

L'hon. M. DUNNING: ...pour le viaduc à Toronto.

M. NICHOLSON: Laissons cela de côté pour l'instant.

L'hon. M. DUNNING: Mais, j'ai inclus toutes les sommes.

M. NICHOLSON: Le rapport du département des Chemins de fer et des Canaux démontre que le peuple canadien a avancé une somme de 190 millions en chiffres ronds pour le compte du Grand-Tronc, soit $58,000 pour chaque mille de voie ferrée que comprend ce réseau. Si vous soustrayez les déficits de cette somme, je répète qu'il est impossible que ce montant ait été légitimement déboursé pour des améliorations ou l'achat de matériel neuf. Vous pouvez scruter ces rapports de la première à la dernière ligne sans qu'il soit possible de découvrir le moindre détail indiquant où l'argent est allé. Voilà le point que je soulève. Et les mêmes remarques s'appliquent en ce qui regarde le réseau du Nord-Canadien. Si je consulte ces rapports, ils donnent les détails qui suivent pour ce qui est des nouvelles constructions, les grands détails représentant les sommes totales déboursées pour améliorations et constructions nouvelles:

1923..	$12,136,591 57
1924..	12,715,935 93
1925..	11,807,990 43
	$36,660,517 93

Or, je divise cette somme en deux, soit $18,330,258.92. Et à cette étape de mes remarques, monsieur l'Orateur, puis-je faire observer que le seul moyen de nous rendre compte, à la lumière des chiffres donnés dans ces rapports, des sommes qui ont été déboursées pour les nouvelles constructions depuis 1922, c'est de diviser en deux les sommes inscrites sous certaines rubriques et qui sont censées avoir été déboursées pour améliorations, travaux d'ingénieurs, nouveaux rails, nouvelles traverses, ballestage, ponts et ainsi de suite. Les améliorations et constructions nouvelles se trouvent ensemble dans ces rapports. Avant 1922, les détails étaient indiqués, comme le nombre de milles de voies construites, les endroit où elles étaient construites, mais ce sont des renseignements qui nous font défaut en ce qui regarde les nouvelles constructions. A la page 10 du rapport de 1921, je vois qu'on a dépensé $29,804,673.62 pour des constructions nouvelles et l'acquisition de nouveau embranchements; et la page 13 du même rapport indique que $8,388,196.66, soit la moitié du total que j'ai cité, ont été dépensés pour travaux d'ingénieur régalage et ainsi de suite, en 1923, 1924 et 1925, $36,660,517.93, ou $18,330,258.96, formant un total de $56,523,126.24.

Nous allons maintenant parler des ventes de terrains. Mon intention n'est pas de donner des détails, mais le total s'élève à $3,510,635.53. Revenons aux avances en espèces. Les fonds et obligations avancés, déduction faite des améliorations, déficits et constructions nouvelles, se sont élevés aux chiffres qui suivent, si l'on en croit le rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux et celui du National-Canadien.

Fonds et obligations du Grand-Tronc.	$190,477,340 95
Fonds et obligations du Nord-Canadien	329,920,888 53
Fonds et obligations du Grand-Tronc-Pacifique..	105,173,930 84
Fonds et obligations du National-Canadien..	174,279,246 64
Ventes des terrains..	3,510,635 53
Total..	$803,362,042 49

Améliorations, outillage et déficits:		
Grand-Tronc..	$ 57,039,351 94	
Nord-Canadien..	205,512,768 71	
Grand-Tronc-Pacifique.	44,405,709 51	
National-Canadien. ..	139,819,478 36	
Constructions nouvelles	48,134,932 58	
Embranchements acquis..	8,388,193 66	
Fonds du National-Canadien au Nord-Canadien	48,202,877 96	
Total..	$551,503,312 76	551,503,312 76
Balance inexpliquée..		$251,858,729 63

Si cette différence entre 57 millions et 190 millions a été dépensée pour le Grand-Tronc, le peuple du pays, propriétaire du réseau, a le droit de savoir comment cette somme a été dépensée, mais les chiffres n'indiquent pas, dans le total ou le détail, comment elle a été dépensée. Il est impossible de dépenser 190 millions pour ce réseau et de le faire raisonnablement. Cela signifie $58,000 par mille de voie et le chiffre de capital du Pacifique-Canadien n'est que d'environ $60,000 par mille pour tout le réseau. Au début, on a acquis le Nord-Canadien pour $38,000 par mille et le Grand-Tronc pour environ $60,000 par mille.

Si ces états sont exacts et qu'on ait dépensé 803 millions au sujet desquels nous n'avons aucun détail, je demande où cette somme est allée? Nous ne voyons aucun détail. Il existe un reliquat net de $251,-859,000 au sujet duquel nous ne voyons aucun détail. J'ignore où cet argent est allé; je doute beaucoup qu'on puisse me le dire exactement; mais je soupçonne qu'on n'a pas renseigné le public sur ce qu'il en coûte pour exploiter le réseau du National-Canadien. C'est la seule réponse qu'il soit possible de donner. Si l'on a donné au public des détails exacts de ce qu'il en a coûté pour exploiter le National-Canadien; si on lui a donné des détails touchant les sommes qui ont été dépensées pour le réseau, pour les améliorations et les déficits, il existe une différence de $251,000,000 dont le peuple ne connaît rien, mais qu'on devrait lui expliquer.

J'ai sous les yeux les détails, touchant les déficits et améliorations. Le bilan est assez long, mais le total pour les années 1919, 1920 et 1921 a été de $140,199,790.13 pour le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique. Le déficit brut du Grand-Tronc, en 1920-1921, a été de $18,064,442.36, alors que le total pour toutes les lignes s'est élevé à $178,721,387.80 à la fin de 1921. Le déficit d'exploitation du Nord-Canadien et ses intérêts sur la dette consolidée se chiffraient à $1,599,026.45 et $16,910,939.39, respectivement. Le déficit d'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique s'est élevé à $5,352,360.22 en 1922, alors que le déficit d'exploitation des chemins de fer de l'Etat était de $2,910,657.93. En 1922, le déficit brut du Grand-Tronc s'élevait à $8,411,-734.03. En 1923, le déficit du National-Canadien, exception faite des intérêts dus au gouvernement du Dominion, s'élevait à $21,739,-731.27; à $21,589,376.22 en 1924 et à $9,994,-382.53 en 1925; soit un grand total de $269,-370,862.80. Les intérêts dus au Gouvernement se chiffraient à $164,788,864.13, le tout formant un total de $434,159,726.93.

Si nous en croyons les rapports, ces voies ferrées ont absorbé $89,926,482.96 de surplus de recettes et il existe une seule somme qui puisse figurer en face de ces chiffres, au sujet du Grand-Tronc, somme dont on ne tient pas compte. En 1918 la compagnie a dépensé $1,126,019.15 et en 1920, $790,000, bien que je ne puisse pas comprendre pourquoi le peuple canadien devrait payer ces dépenses, puisque les lignes ne lui appartenaient pas à cette époque.

Voici, monsieur l'Orateur, les détails de la dépense brute pour le réseau jusqu'aujourd'hui:

Chemin de fer Intercolonial..	$137,184,199 62
Chemin de fer Transcontinental jusqu'au 31 décembre 1918..	200,000,000 00
Chemin de fer Nord-Canadien..	386,776,740 52
Chemin de fer du Grand-Tronc.. ..	216,207,141 00
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique moins les obligations non garanties..	135,439,888 00
Total..	$1,075,607,969 14

Comme je l'ai déjà dit, les avances en espèces depuis la fusion se sont élevées à $803,-362,042.49. Les obligations non garanties du Grand-Tronc-Pacifique envers le Grand-Tronc étaient de $69,189,499; les emprunts non payés du Grand-Tronc-Pacifique au moment de la fusion représentaient $20,539,357.10; les additions au capital, chemin de fer Transcontinental et Intercolonial, depuis la fusion, forment un total de $114,528,284.60. Je répète que rien n'indique comment cette augmentation s'est produite. Le bilan de 1925 porte à $10,721,-206.19 les débits non réglés et à $4,619,138.97 divers item du bilan. Le tout forme un grand total de $2,098,567,497.49. Tel est le chiffre exact du bilan de 1925; cela prouve que les chemins de fer Nationaux ont dû, pour atteindre ce chiffre, tenir compte des 803 millions qui ont été ajoutés au capital du réseau au dire du département des Chemins de fer et Canaux. Il y a en outre l'intérêt sur les avances de l'Etat qui s'élèvait à la fin de 1924 à $130,157,992.28 et l'intérêt sur les avances de l'Etat en 1925 qui représentent $31,450,381.87, soit un grand total de $2,260,-175,871.66 sans compter l'intérêt sur les chemins de fer de l'Etat: le Transcontinental et l'Intercolonial. Le ministre dit qu'il n'y a

aucune raison d'exiger un intérêt sur cette somme. La seule raison que l'on pourrait invoquer pour cela, c'est que l'argent en question n'a nullement accru la valeur du réseau. Avant de finir, j'ai l'intention d'indiquer brièvement jusqu'à quel point cela est vrai. Mais l'argent placé dans les chemins de fer de l'Etat a été productif dans une certaine mesure et il convient d'exiger l'intérêt sur cette somme tout comme on le ferait pour n'importe quel emprunt. Pour déterminer exactement la valeur de ces placements, il faut savoir combien ont coûté jusqu'ici les lignes du réseau.

Les relevés que nous avons ici indiquent que nous avons dépensé environ $1,335,000,000. A cela il faut ajouter $101,500,000, qu'il a fallu dépenser pour améliorer les voies, soit un total de $1,437,000,000. En déduisant $200,364,888 représentant l'argent dépensé mal à propos pour le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental, nous arrivons au chiffre de $1,237,000,000 comme coût net du réseau national, soit environ $59,000 par mille. Je cite ce chiffre, parce que je me propose, avant de terminer, de répondre à la déclaration du ministre au sujet de la difficulté qu'on a à déterminer comme il faut l'actif des chemins de fer Nationaux. Le coût primitif du Transcontinental a été de 200 millions. On a dépensé 26 millions de plus pour améliorer ses voies, ce qui fait un total de 226 millions, soit $125,500 par mille. Sa valeur est d'environ $55,000 par mille, soit en tout $99,555,000. L'excédent de capital à annuler est donc de $126,695,000.

Si l'on veut bien me permettre de faire une courte digression, on a souvent dit,—le ministre l'a déclaré cet après-midi,—que les difficultés que nous éprouvons actuellement au sujet de nos chemins de fer proviennent des échecs subis dans le temps où ils étaient propriété privée.

L'hon. M. DUNNING: J'espère que l'honorable député rapportera fidèlement mes paroles.

M. NICHOLSON: Peut-être ai-je mal compris l'honorable ministre; il a dit, je crois, qu'on avait pris possession de ces chemins de fer après l'échec de l'initiative privée.

L'hon. M. DUNNING: C'est mieux.

M. NICHOLSON: Oui après l'échec de l'initiative privée. Soyons francs. Est-ce bien l'initiative privée qui a échoué? Est-ce bien l'initiative privée qui a causé la situation embarrassante dans laquelle le Grand-Tronc s'est trouvé en 1918 et 1920? Est-ce bien l'initiative privée qui a amené les difficultés du Nord-Canadien? Non, la situation qui se présente aujourd'hui est due à la construction effrénée de chemins de fer entreprise par la nation canadienne, à la construction de deux voies transcontinentales parallèles et rivales, alors que le pays pouvait à peine se permettre d'en entretenir une. En outre, il y a eu l'argent dépensé mal à propos dans la construction de ces lignes, par exemple environ $126,000,000 dans le cas du Transcontinental. On a dépensé là $125,500 par mille, en même temps qu'on dépensait $92,500 par mille sur le Grand-Tronc-Pacifique et $38,000 sur le Nord-Canadien. Le capital du Pacifique-Canadien est fixé aujourd'hui à environ $60,000 par mille. Le montant qu'il faudrait annuler, relativement au Grand-Tronc-Pacifique, exclusion faite de $69,000,000 d'obligations émises par le Grand-Tronc, est de $73,669,888, soit un total de plus de 200 millions pour les deux lignes.

A présent, monsieur l'Orateur, si l'on prend le réseau des chemins de fer nationaux tel qu'il existe actuellement; c'est-à-dire l'Intercolonial, le Transcontinental, le Grand-Tronc et le Nord-Canadien, et si les groupant ensemble, nous retranchons de leurs frais d'établissement les fonds dépensés mal à propos relativement au Transcontinental et au Grand-Tronc-Pacifique, il nous reste un capital auquel ces lignes seront en mesure de suffire. C'est précisément là où elles en sont.

M. EULER: Quel serait le montant de ce capital?

M. NICHOLSON: Environ $1,250,000,000.

M. EULER: Je tiens à bien saisir la proposition de mon honorable ami. Cette somme de $1,250,000,000 constituerait-elle le capital?

M. NICHOLSON: Oui, il faudrait que ce soit le capital. Je reviendrai là-dessus dans un instant, mais c'est précisément ce que le capital devrait être. Et cela m'amène à la dernière observation concernant les méthodes financières ou plutôt le remaniement des finances de ces lignes, c'est-à-dire cette observation du ministre des chemins de fer sur les obstacles qu'il dit être si difficiles à surmonter. On me permettra de rappeler que le réseau national, ou pour préciser, le Grand-Tronc et le Nord-Canadien, même s'ils se composent d'un certain nombre de lignes de moindre importance, ne diffèrent pas à ce point de vue de n'importe quel autre grand réseau de chemin de fer. Ainsi, le Pacifique-Canadien se compose de vingt-cinq ou trente compagnies, et sa méthode de comptabilité est exactement la même. Il n'y a qu'à s'assurer de la valeur de la propriété et d'inscrire cette valeur à ce qu'elle est ou à ce qu'elle devrait être. Nous

savons exactement que l'on a dépensé pour l'acquisition de toutes ces lignes. Si de ce montant nous retranchons ce qui a été dépensé mal à propos pour l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental, nous avons la valeur qu'il conviendrait de fixer pour ces chemins de fer, et convenablement exploités, ils devraient rapporter un intérêt raisonnable sur le chiffre ainsi arrêté. Si les calculs relatifs au remaniement du capital et aux obligations en cours sont bien fondés, voici quel serait l'état actuel du réseau national: Ce montant dû au public, y compris les valeurs garanties et non garanties, est de $931,329,302.74. Moins tout l'intérêt impayé, la dette envers le public du Canada, est de $1,167,238,194.75. Les intérêts, y compris ceux des chemins de fer de l'Etat, s'élèvent à $267,763,374.15, soit un total de $2,366,330,871.66. Or, si l'on retranche de ce dernier montant, une valeur de $59,000 par mille, ce qui représente en tout $1,237,027,607.38, le déficit brut à absorber est de $1,129,303,264.28. Retranchant ensuite les intérêts, de toutes sortes, dont le montant de $267,763,374.15, nous avons un déficit net de $861,539,890.13 qu'il faudrait absorber. En portant à $65,000 par mille les frais d'établissement de la voie ferrée, le déficit net se trouverait réduit à $736,539,890.13. A mon avis, si l'on veut mettre les chemins de fer nationaux en bonne posture, il serait malavisé d'en porter les frais d'établissement à $65,000 le mille. Je suis d'avis que l'on ne devrait pas dépasser $60,000, et à ce compte, le déficit net que le public canadien devrait absorber sera d'environ 861 millions, en sus de tout l'intérêt dû à jour. Que trouve-t-on de compliqué là dedans? Les chemins de fer sont aujourd'hui endettés de $931,329,302.74 envers le public Le montant net des intérêts dus au public, après l'absorption des autres sommes déjà en souffrance, s'élève à $305,698,294.64. Cela représente notre part de propriété dans les chemins de fer nationaux d'après ce calcul. Mais cette part de propriété ne subsistera guère longtemps dans les circonstances actuelles, et à moins d'un changement sous peu, elle finira par disparaître.

M. EULER: Comment cela?

M. NICHOLSON: L'honorable député ignore-t-il cela? Nous avons jusqu'à ce jour dépensé pour ces lignes tout ce qu'elles peuvent porter, et cette énorme somme de 861 millions vient s'y ajouter.

M. EULER: L'honorable député tient-il compte, dans son assertion, des frais d'établissement de lignes secondaires absolument indispensables et qui se suffiront à elles-mêmes?

M. NICHOLSON: La construction de lignes secondaires est une question tout à fait différente. Je prends les lignes telles qu'elles sont, sans rien ajouter à la longueur du réseau. Si la Chambre veut patienter quelques instants je compte lui faire part d'un moyen qui permettra de diminuer le nombre de milles de voie et les frais d'exploitation. La répartition du nouveau capital sur le pied de $65,000 de frais d'établissement par mille de voie, serait comme suit: Valeurs détenues par le public, $931,329,302.74; montant net de l'intérêt dû au public canadien, $431,698,294.64, soit un total de $1,363,027,597.38. En portant les frais d'établissement à $65,000 par mille, vous ne faites qu'augmenter votre part de propriété, mais selon moi, ce serait un mauvais principe à appliquer dans la comptabilité des chemins de fer nationaux.

A ce propos, il y a des émissions du Grand-Tronc-Pacifique pour un montant de 69 millions qui ne figurent pas dans le calcul des engagements pris envers le public. Il faudra s'occuper de ce montant de 69 millions dans la réorganisation financière. Mon raisonnement est celui-ci: bien qu'il soit avéré que les constructeurs du Grand-Tronc-Pacifique ont littéralement gaspillé les capitaux mis à leur disposition, au lieu de les faire servir à l'entreprise, la ligne fut cependant construite avec l'assentiment de la nation et du Gouvernement, et les obligations ont été vendues sur la place. Le capitaliste sans défiance, encouragé, sinon par la garantie, du moins par l'approbation du public canadien, s'est porté acquéreur des titres du réseau, en sorte que la nation canadienne ne peut pas refuser de reconnaître ses responsabilités. Comment le pays pourrait-il répudier cette dette de 89 millions représentée par les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, vu que la ligne a été établie conjointement par le Dominion et la compagnie du Grand-Tronc? La convention qui les liait a causé leur perte à tous les deux, cela n'est pas contestable. Mais faut-il que le public en supporte les conséquences? C'est une question à laquelle il faudra qu'on réponde un jour.

Je voudrais donner quelques chiffres concernant le prix des travaux du Grand-Tronc-Pacifique et du Nord-Canadien. Celui-là coûta à construire $74,000 par mille, et le National-Canadien, avec tout son outillage amélioré, exigea $54,000 par mille. Le Grand-Tronc-Pacifique peut supporter une capitalisation supérieure à celle du Nord-Canadien, parce qu'il est à voie double et que son capital n'est pas excessif. A ce sujet, je ferai observer que les recettes du réseau national, par mille exploité, sont à peu près les mêmes que celles du Pacifique-Canadien; mais on constate une différence remarquable entre les dépenses d'exploitation des deux réseaux.

L'entretien de la voie sur le Pacifique-Canadien coûte $1,698 par mille, et sur les lignes du réseau national les frais sont de $2,050. Je parle des frais d'exploitation. Si le réseau national adoptait les méthodes du Pacifique-Canadien pour l'entretien de ses voies, il ferait une économie annuelle de $7,350,000 dans les dépenses d'exploitation. Le réseau de l'Etat économiserait encore $9,050,582.15 en frais de transport. Ces frais, sur les lignes du Pacifique-Canadien, sont de 35 p. 100 des recettes; sur le réseau de l'Etat, ils sont de 43.7 p. 100 de ses revenus.

L'hon. M. MANION: Y compris les lignes du Grand-Tronc?

M. NICHOLSON: Oui, toutes les lignes. Les lignes du réseau national rapportent des recettes à peu près égales à celles du Pacifique-Canadien; c'est dans les frais d'exploitation que se trouve la différence. La manutention du trafic-marchandise sur le Pacifique-Canadien est de 8½ p. 100 de moins que sur le réseau national, tandis que les frais d'entretien du matériel lui coûtent 1.7 p. 100 de moins. Les frais généraux ressortent à $6,421,807.28, et les dépenses diverses à $528,549.65. Sous ces quatre chefs de dépenses, si les chemins de fer nationaux canadiens étaient exploités d'après les mêmes méthodes que le Pacifique-Canadien, l'Etat ferait une économie de $23,-929.960.

M. EULER: N'est-il pas juste de reconnaître, comme l'a fait le ministre, que plusieurs lignes du réseau national sont des chemins de fer de colonisation? L'exploitation de ces lignes est beaucoup plus coûteuse que celles du Pacifique-Canadien établies en d'autres circonstances. Le réseau de l'Etat comprend un certain nombre de lignes qui n'ont pas été créées comme entreprises strictement commerciales.

M. NICHOLSON: Je prétends que si l'on pouvait démontrer que les recettes obtenues des lignes du réseau national étaient inférieures à celles du Pacifique-Canadien, le raisonnement serait bien fondé. Mais si les recettes brutes du réseau national sont aussi bonnes que les recettes du Pacifique-Canadien, l'avantage obtenu par l'un dans une localité est détruit par l'avantage obtenu ailleurs par son concurrent.

M. EULER: Vous parlez des recettes brutes par mille?

M. NICHOLSON: Exactement. Par exemple, en 1924, les recettes brutes par mille sur le réseau national ont dépassé celles de la compagnie du Pacifique-Canadien. En 1925, les recettes brutes par mille ont été à peu près les mêmes sur les deux réseaux, mais la différence des frais d'entretien de la voie se montre dans ces deux chiffres: $1,698 pour l'un et $2,050 pour l'autre. Le réseau de l'Etat pourrait économiser 1.7 p. 100 sur les frais d'entretien du matériel, et 8½ p. 100 sur les frais de transport.

Je ne veux pas entrer dans les détails; mais quiconque veut se renseigner n'a qu'à se procurer l'état publié par les chemins de fer nationaux canadiens sur les opérations de 1925, qui fut leur meilleure année. Mais que nous apprend-il cet état? On découvre que, pour une part, ce résultat est dû à l'usure du matériel, car le nombre des wagons en service à la fin de 1925 était moindre que celui de 1924, ce qui constitue la preuve qu'une partie du matériel roulant n'était pas réparable.

Parlant du chiffre auquel il convient de fixer le tarif du transport des marchandises, mon honorable ami a touché à la question tant discutée de savoir si dans certaines régions du pays ce transport s'effectue moyennant un prix inférieur au coût d'exploitation. Le fait que les recettes des voies ferrées sont plus grosses pendant les trois derniers mois de l'année qu'au cours d'aucun autre trimestre démontre, dit-on, que le trafic de cette période constitue l'élément le plus profitable de tout le mouvement. Si on examine les frais d'exploitation, on voit que les chemins de fer nationaux ont déboursé $47,902,092.16 pour l'entretien du matériel et $43,006,813.70 pour l'entretien de la voie; soit un total de 90 millions de dollars, en chiffres ronds, pour l'entretien du matériel et l'entretien de la voie. Quand dépense-t-on cet argent? D'abord, le trafic est intense sur toutes les lignes canadiennes pendant les quatre ou cinq derniers mois de l'année,—le trafic général aussi bien que le mouvement du grain,—bien plus considérable que pendant la première moitié de l'année. Le matériel commence dès le début de l'année à être retiré et envoyé aux ateliers pour y être réparé et mis en bon état, en prévision du mouvement d'automne; au moins 75 p. 100 de ce total de $47,000,000 pour l'entretien du matériel a dû être dépensé pendant la première moitié de l'année.

Quiconque sait un tant soit peu à quoi s'en tenir sur l'entretien des voies de chemins de fer sait que ces dépenses s'effectuent en mars, avril, mai, juin, juillet et pendant la première quinzaine du mois d'août. Le chiffre de ces frais tombe à partir de la mi-août ou du 1er septembre. Je dis ceci simplement pour démontrer combien il est facile, si on prend les chiffres par groupes, d'arriver à une conclusion erronée au sujet de l'exploitation de ces voies ferrées. Il faut réunir près de 30,-

000 wagons dans l'Ouest en prévision du mouvement du grain; ces wagons sont envoyés dans l'Ouest dès le début de l'année. Sur le Pacifique-Canadien comme sur le National-Canadien, on voit aujourd'hui de longues files de wagons vides en route pour l'Ouest. Les frais de ce déplacement commencent dès le début. Ces wagons vides sont posés sur les voies d'évitement; ils ne sont pas utilisés pour le moment. Autre point à signaler à propos de ce trafic saisonnier: les 30,000 wagons en question servent presque exclusivement au mouvement du grain. Ce n'est pas seulement au Canada qu'on trouve une situation pareille: il en est de même aux Etats-Unis tant pour la récolte de grain de l'Ouest que pour la récolte de coton du Sud. Le moment venu, ces récoltes doivent être déplacées; pour cela les chemins de fer sont obligés d'avoir une quantité considérable de matériel roulant dont ils pourraient se dispenser autrement. Les voies ferrées canadiennes pourraient se passer de 30,000 wagons, en tout, si le mouvement du trafic des marchandises était distribué également parmi les douze mois de l'année. Ces 30,000 wagons représentent un déplacement de $90,000,000; aussi faut-il maintenir le matériel en bon état et en outre solder les charges sur le compte du capital. Je souligne cela, non pour contredire qui que ce soit, mais parce que le problème du transport est celui dont la solution s'impose à notre peuple aujourd'hui si nous voulons nous établir sur une base solide dans le domaine tant de l'industrie que de l'économie. Selon moi, certains produits de l'Est comme de l'Ouest doivent être déplacés au plus bas prix possible. Nous devons trouver moyen de transporter, au minimum des frais, le surplus de grain de l'Ouest et déplacer de même aux régions centrales la houille et le fer de nos provinces de l'Est.

M. EULER: Qu'entend l'honorable représentant quand il parle du minimum des frais? Ferait-il tabler les tarifs sur le coût, sur moins que le coût ou sur plus que le coût?

M. NICHOLSON: C'est ce qu'il faudra déterminer. Mais je puis répondre ceci à mon honorable ami: en vue de développer l'Ouest canadien en aidant à l'écoulement de son surplus de grain sur les marchés de l'univers, par voie des ports canadiens surtout, il pourrait être sage et je crois même qu'il le serait d'effectuer ce transport au besoin à un prix inférieur au coût d'exploitation.

M. EULER: Pour cela l'honorable député aurait-il recours à une diminution des tarifs ou à une subvention?

[M. Nicholson.]

M. NICHOLSON: Je vais en parler, si l'honorable député veut bien me permettre. En vue du développement des industries de l'est canadien,—celles de la houille et de l'acier notamment,—le peuple canadien devrait considérer l'opportunité de transporter ces produits à un prix inférieur au coût. Mais alors comment combler la différence? Pour y arriver, il n'y a que deux méthodes. La première, c'est la subvention directe en espèces; je ne la trouve ni éclairée ni nécessaire: tout d'abord il serait extrêmement difficile de déterminer le montant de la subvention. L'autre méthode serait de répartir sur les tarifs de transport les autres catégories de marchandises dans les régions à forte population la charge nécessaire pour compenser l'abaissement des tarifs intéressant ces mouvements de l'Ouest et de l'Est. Comment y parvenir? Il n'y a qu'une façon de le faire, et c'est un point qu'il ne faut pas perdre de vue. Nous devrions d'abord établir une échelle de tarifs équitables pour toutes les denrées et toutes les parties du Canada. On me dit que toute la question a été référée à la commission des chemins de fer. Pendant que les membres de cette commission sont à étudier la question, que voyons-nous? Nous voyons que l'on fait un choix de certaines denrées auxquelles s'appliquent des tarifs spéciaux, ce qui rend presque impossible pour la commission des chemins de fer, quelle que soit leur expertise, la tâche d'établir une échelle de tarifs équitables pour le pays. Nous devons d'abord commencer avec les chemins de fer Nationaux canadiens et déterminer les dépenses imputables au capital. Puis nous devons confier le réseau à des hommes qui l'exploiteront de façon à en retirer des revenus suffisants pour payer les frais d'exploitation et l'intérêt sur le capital. Nous n'avons pas encore entrepris cette tâche. Quand tout cela sera fait, nous demanderons à la commission des chemins de fer d'établir une échelle de taux équitables.

Une autre raison pour laquelle on ne peut établir des tarifs équitables en ce moment, c'est la concurrence injuste qui existe à cause du fait que le réseau National-Canadien n'est pas forcé de gagner assez d'argent pour faire face à ses dépenses. Tant que cet état de choses subsistera, ni le National-Canadien, ni son concurrent ne pourront atteindre un point où il sera possible de fixer des tarifs équitables. Pour parler franchement, tant que l'on fera au Pacifique-Canadien la concurrence rendue possible pour la simple raison que l'on n'exige pas que le réseau national gagne assez pour faire face à ses frais d'exploitation et

pour payer les intérêts sur les placements, le Pacifique-Canadien ne peut accepter une échelle de taux équitables. C'est là le point.

A ce sujet, puis-je ajouter une remarque avant de conclure? Nous avons beaucoup entendu parler depuis deux ou trois ans des services doubles; on a prétendu que les deux réseaux devraient s'entendre; que les convois inutiles devraient être retranchés çà et là. Nous devons commencer avec le réseau national d'abord; commençons par supprimer les voies inutiles. Si nous éliminons 1,000 milles de voies inutiles du réseau principal National-Canadien, nous épargnerons immédiatement en frais d'entretien de la voie et en frais de transport une somme de 5 millions par année. De plus, nous aurons tous les matériaux de ces voies pour construire des embranchements dans l'Ouest canadien. Quelqu'un peut-il dire à la Chambre ou au pays pourquoi le réseau national aurait deux voies parallèles de Montréal à Sudbury, et se faisant mutuellement concurrence? Il y a peu de temps, en compagnie d'un membre de cette Chambre, je me rendais dans une ville d'Ontario sur un train du National-Canadien. J'allai au bureau des billets du National-Canadien et réservai ma place sur un train de nuit. L'homme qui me conduisit à la gare m'amena à une toute autre gare. Je lui dis: "Vous devez commettre une erreur; nous devons être à la gare du Pacifique-Canadien". Il répondit: "Non, c'est une autre gare du National-Canadien". C'était une magnifique gare tout éclairée à l'électricité, avec un agent pour la vente des billets, un télégraphiste, un préposé aux bagages, et le reste, mais ce n'était pas la gare à laquelle le train devait arrêter à deux heures du matin. Je dis: "Voulez-vous dire que le National-Canadien a deux gares dans cette ville, l'une faisant concurrence à l'autre?" Il répondit: "Certainement, l'une est la gare du National-Canadien et l'autre celle du Grand-Tronc". Cela se passait sur la double voie du Grand-Tronc, la meilleure voie ferrée du pays, avec le Nord-Canadien comme concurrent. La même chose se produit dans tout le pays.

L'hon. M. DUNNING: Non.

M. NICHOLSON: Que dites-vous de la section entre Winnipeg et Brandon?

M. FORKE: Ces voies servent les fins locales.

L'hon. M. DUNNING: C'est là le point.

M. NICHOLSON: Elles servent les fins locales, dit mon honorable ami. Quand deux trains quittent la tête de ligne à Winnipeg ensemble et que vous vous tenez debout sur la plate-forme du wagon, sur quelle distance de cette section vous est-il impossible d'apercevoir l'autre train? Vous apercevez sur une distance de plusieurs milles la voie parallèle. De fait, sur une distance de plusieurs milles les deux voies sont à moins de cent verges l'une de l'autre.

Un MEMBRE: Non.

M. NICHOLSON: Je vous demande pardon; il en est ainsi de Winnipeg à Portage-la-Prairie.

M. FORKE: Les deux voies entrent dans Portage-la-Prairie.

M. NICHOLSON: Oui, et ce qui est malheureux, c'est que les deux voies ne puissent servir de voie double. Si l'on enlevait les rails de l'une pour les poser à côté de l'autre, afin d'utiliser les deux comme voie double, on atteindrait un but, mais dans le cas actuel nous avons simplement un double service. Toutefois, je ne développerai pas ce point. Il est certainement malheureux qu'il y ait une si grande rivalité entre les deux réseaux dans certaines villes. Cela n'est pas du tout pratique et, si nous voulons résoudre le problème des chemins de fer, il nous faut d'abord faire disparaître cette duplication.

Le ministre a parlé de la construction d'embranchements. Tant que le pays se développera, il nous faudra construire des embranchements pour subvenir aux besoins créés par ces progrès; mais nous devons d'abord nous proposer de réduire au minimum le dédoublement des voies qui nuit tant à nos chemins de fer. Le ministre est aussi d'avis que la solution du problème des chemins de fer se trouvera dans l'augmentation de la population. Je partage cet avis. J'ajoute que, d'un autre côté, la solution de ce problème dépend de l'adoption d'une politique industrielle qui rendra possible cette augmentation de la population.

M. W. F. MACLEAN (York-Sud): Un autre Daniel s'est rendu à la raison, car l'honorable député (M. Nicholson) avoue qu'il y a en notre pays une multiplicité de voies ferrées absolument inutile. Seul dans le Parlement, et aussi à l'extérieur, pendant des années, j'ai insisté sur ce point. Il me fait plaisir de constater que, maintenant, on en comprend partout l'importance. J'ai lu ce matin, dans un article d'un journal de Montréal traitant cette question, qu'on devrait prendre une décision quelconque en vue de résoudre le problème de nos chemins de fer. Il existe des milliers de milles de voies qui se font inutilement concurrence, ce qui augmente considérablement les frais d'exploitation. Il y a concurrence également dans

les services télégraphiques et de l'express. De plus, dans toutes les parties du pays, il existe plusieurs gares dans des endroits où une seule suffirait ou lieu de deux.

A moins que le Parlement ne règle cette question, les habitants du Canada demanderont des comptes aux hommes qui les représentent ici et qui esquivent le problème, car celui-ci constituera, avant longtemps, la principale question débattue dans le pays. On discute cette question avec trop d'esprit de parti. Les habitants du Canada demanderont, à l'avenir, que leurs représentants soient bien décidés, en venant au Parlement, à trouver une solution satisfaisante de ce problème. Ce matin encore je causais avec un jeune homme d'environ trente-cinq ans. Il me disait que les jeunes gens de l'endroit où il demeure, bien que ne sachant pas exactement ce qui va mal au Canada, sont bien décidés de mettre fin aux luttes de partis, autant qu'ils le peuvent. Il me dit: "Si vous autres, les aînés, n'agissez pas, nous trouverons des hommes plus jeunes qui tâcheront de résoudre ce problème, entre autres". Je le répète, nous esquivons la question, actuellement, comme nous l'avons toujours fait. L'exposé du ministre des Chemins de fer (M. Dunning) n'offre aucune solution. Je pensais qu'il soumettrait un projet nouveau susceptible de nous donner de l'espoir. Va sans dire je n'ai pas eu le temps d'étudier son exposé et, bien qu'il puisse donner des espérances, je ne pense pas que le ministre ait abordé le problème. Le dédoublement des personnels des administrations centrales et des divers services des chemins de fer existe toujours. Les voies ferrées du Canada ont de 30,000 à 40,000 employés dont on pourrait se passer. Si l'on faisait la fusion des deux réseaux, on pourrait verser à chacun de ces employés $1,000 par année tant qu'il n'auraient pas trouvé un autre emploi et nous économiserions encore des centaines de millions. Nous gaspillons de l'argent, à l'heure actuelle et nous le ferons tant que nous ne serons pas résolus à trouver une solution au problème. Ni le premier ministre (le très honorable M. Mackenzie King) ni ses collègues ne l'ont compris et je regrette de constater que l'opposition n'offre pas de solution pratique. Certains pensent que cette question se règlera avec le temps. Oui, le temps la résoudra. Il disposera des politiciens qui refusent de la traiter comme il convient. J'ai parcouru toutes les parties du pays et la rivalité existant entre les deux réseaux m'a fait mal au cœur. Les deux compagnies font circuler des trains entre Montréal et Ottawa, entre Ottawa et Toronto et dans toutes les autres paries du pays. On sait que les chemins de fer Nationaux possèdent 70 pour 100 des lignes les mieux situées et que le Pacifique-Canadien a des avantages analogues au point de vue du service des paquebots. Je lisais aujourd'hui que le président de ce réseau se rend en Angleterre pour traiter certaines questions relatives à ce service. J'y vois un signe que le Pacifique-Canadien est prêt à accepter une méthode quelconque de collaboration ou de fusion.

On doit se rappeler que la question des transports ne se rapporte pas seulement aux chemins de fer; elle comprend aussi les transports fluviaux, comme les transports par automobiles ou autobus. Le nombre de personnes qui voyagent par voie ferrée diminue.

Hier j'étais à Niagara, l'un des plus merveilleux endroits du pays, et j'y ai vu un nombre considérable d'automobiles. C'est la preuve de la diminution que subit le trafic des voyageurs des chemins de fer.

Un autre moyen de transport qui fait une concurrence formidable à nos chemins de fer, c'est le transport par eau. Aussitôt qu'aura été parachevée la route fluviale du Saint-Laurent, peut-être avec le creusage du canal de la baie Georgienne, nous verrons des ports maritimes sur les Grands lacs jusqu'à Duluth, Fort-William et Port-Arthur, et la concurrence qui va s'ensuivre deviendra une question très grave pour nos chemins de fer. Force leur sera de faire disparaître alors toute concurrence inutile, s'ils veulent rembourser la moitié de leurs frais d'exploitation.

Il est à déplorer que le Gouvernement n'ait pas l'énergie de mettre de l'avant une politique tendant à amener la coopération et la consolidation. Si seulement il tentait une démarche en ce sens, je n'ai aucun doute que le Pacifique-Canadien ne prêtât une oreille favorable. Le Gouvernement devrait faire quelque chose dans ce but; autrement la population exprimera ses vues en termes non équivoques.

C'est la première fois aujourd'hui que le nouveau ministre des Chemins de fer parle à la Chambre comme à une réunion d'actionnaires. C'est en ma qualité d'actionnaire de ce chemin de fer que je suis ici aujourd'hui, représentant 50,000 électeurs du pays, et certains de mes honorables collègues en représentent encore un plus grand nombre. Or, je me demande comment j'arriverai devant mes électeurs et leur expliquerai pourquoi on laisse persister cette concurrence inutile, peu sage et scandaleuse entre les deux grands réseaux. Nous ne pouvons pas continuer ainsi. Le Gouvernement est sur le point d'abaisser les tarifs et de dire à la population de l'Ouest, si intéressée aux tarifs de transport, qu'il pourra lui assurer des tarifs moins élevés. Seulement j'affirme qu'on ne peut

arriver à abaisser les tarifs en ce pays en laissant persister cette concurrence inutile. Ce n'est que par la consolidation des deux grands réseaux que vous parviendrez à abaisser les tarifs du transport des marchandises, et cette consolidation devra s'appliquer autant au transport par eau qu'au transport par chemin de fer. Grâce à cette consolidation, les frais d'exploitation et les autres seront diminués et ce n'est qu'en pratiquant l'économie dans l'exploitation et dans la gestion que vous arriverez à donner à l'agriculteur canadien ce qu'il réclame: des tarifs moins élevés pour le transport de ses produits. Il faut mettre sous une régie unique nos deux réseaux avec leur service maritime. Nous devrons avoir aussi un service aérien et l'adjoindre à la fusion.

Je me demande si mes honorables collègues ont la moindre idée du service de premier ordre que le gouvernement américain entretien pour le transport de l'argent et des dépêches dans cet immense pays. C'est un service admirable et j'apprends que l'économie réalisée seulement en intérêt par le transport rapide du numéraire acquitte les frais de son exploitation. Il nous faut nous préparer à inaugurer un service du même genre en rapport avec un service réuni de chemins de fer et de lignes de navigation. Nous ne pouvons nous permettre d'ajourner plus longtemps la réalisation de ce projet. La duplication inutile actuelle représente annuellement pour le pays un gaspillage de 300 millions de dollars. Ce n'est pas ce qu'on appelle avoir du système. L'une des grandes améliorations réalisables à la faveur d'une fusion comme celle que je réclame avec tant d'insistance, ce sera un meilleur acheminement des marchandises. Quiconque connaît les questions de transport vous dira quelle immense économie et quelle grande amélioration une coordination de ce genre assurera. On parle un peu de remanier le chiffre du capital, mais ce n'est pas de cette façon qu'on atteindra la fin que nous avons en vue. La population de ce pays particulièrement celle du Canada occidental, veut des tarifs moins élevés pour le transport des marchandises, et elle ne les obtiendra pas à moins que nous ne procédions à la fusion des deux grands réseaux. Il faut cesser de dépenser de l'argent pour tenir ces deux réseaux en exploitation; il faut les fusionner. Là est la solution. Il me fait plaisir de constater que le ministre des Finances (M. Robb) me prête attention. Il doit savoir que ce sera difficile pour lui de venir dire à la population: "Je suis encore partisan de cette folle concurrence dans le service des chemins de fer." Il ne peut pas pas affronter ses électeurs, et je ne crois pas que la moitié d'entre nous puissent affronter les électeurs et justifier cette folle entreprise. Que j'aille n'importe où, je trouverai des gens pour partager les vues dont j'ai fait part à la Chambre sur cette question primordiale. On est content de me voir, et l'on commence même à me demander de tenir des assemblées pour exposer ce problème. Quoiqu'on m'ait mis de côté en certains milieux pour avoir eu le courage de dire à la Chambre, l'autre voir, qu'elle devrait nommer un comité pour s'occuper de cette question, et qu'une fois une entente arrêtée entre les whips elle devrait être respectée, et quoiqu'on m'ait appelé "mauvais" conservateur pour avoir parlé comme je l'ai fait, il me plaît cependant de mépriser ces imputations et d'aller sur les tribunes justifier mon attitude. Si on en appelle au peuple, je ne m'attarderai pas à parler de questions de peu d'importance, et de nouveau j'en avertis la députation que tout semble indiquer que des élections générales ne sont pas éloignées.

L'hon. M. LAPOINTE: Vous faites erreur en cela.

M. MACLEAN (York-Sud): Je ne me trompe pas, frère; c'est peut-être vous qui ne regardez pas du bon côté. Je suis convaincu que le Gouvernement sera probablement forcé d'en appeler au peuple, et ce problème et d'autres aussi seront soumis au corps électoral et nous aurons à défendre ou à condamner cette folle rivalité maintenue aujourd'hui entre les compagnies de messageries, les compagnies de télégraphe et les compagnies de chemins de fer. Un fusionnement de nos grands réseaux de transport nous assurerait un bien meilleur rendement et un service vraiment efficace par voie d'eau et par voie ferrée, et nous préparerait aussi à cette formidable concurrence que nos réseaux de chemins de fer subiront dès que le creusage du Saint-Laurent permettra aux transatlantiques d'atteindre Port-Arthur et Duluth. Cette concurrence et celle des autobus ne permettront pas à deux chemins de fer rivaux d'exister au pays. Même aujourd'hui, il n'y a place que pour une unique organisation comprenant le transport fluvial et par rail. Ce fusionnement, dis-je, permettra d'adopter un meilleur tracé pour les voies ferrées et fournira la véritable solution du problème des transports en Canada, plutôt qu'une réduction des prix. Cessez cette folle concurrence, inaugurez un nouveau tracé des voies ferrées, et vous verrez une grande amélioration du service des chemins de fer. Le ministre des Chemins de fer nous a parlé de reconstituer le compte du capital du National-Canadien, mais je lui assure qu'il faut reconstituer un nouveau

compte du capital, relativement à nos obligations, et pour le Pacifique-Canadien et pour le National-Canadien. Cela fait, il sera facile d'établir une organisation de transport qui, tout en répondant aux désirs du public, enrayera les folles dépenses qui se font aujourd'hui par tout le pays.

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

Reprise de la séance

M. C. H. CAHAN (Saint-Laurent-Saint-Georges): Monsieur l'Orateur, avec d'autres députés de mon parti, j'ai écouté avec beaucoup de plaisir et d'attention le discours instructif prononcé cet après-midi par le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Dunning). Je le félicite d'avoir présenté un exposé très lucide. Il a l'avantage, comme de raison, de recevoir les avis des experts et l'aide des administrateurs du National-Canadien et aussi de ses comptables experts. L'Assemblée serait un peu plus satisfaite, je pense, si de temps en temps les administrateurs du chemin de fer National se présentaient devant la députation en comité pour nous faire comprendre plus clairement quelques-uns des points obscurcis par les discussions publiques du jour. Je n'ai pas reçu d'assistance comme le ministre des Chemins de fer, mais voici quelques faits saillants que je soumets aux réflexions de la députation.

Je ne remonterai pas jusqu'à 1867, quand la construction de l'Intercolonial a été entreprise aux frais du Gouvernement ou à l'époque où celle du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard a commencé. Néanmoins, pour établir les obligations financières actuelles du pays relativement aux chemins de fer, j'aimerais à présenter quelques statistiques remontant à 1903, époque à laquelle le Gouvernement a entrepris la construction de la division est de la ligne du transcontinental national de Moncton à Winnipeg, avec l'entente que le Grad-Tronc-Pacifique la prendrait à bail et l'exploiterait avec la partie ouest du réseau. En 1914, le Gouvernement a assumé de nouvelles obligations quand la déconfiture de la compagnie du Nord-Canadien a commencé et il a fallu des emprunts ou des avances considérables pour continuer l'exploitation de ce chemin de fer au commencement de la guerre. Deux ans auparavant, le Grand-Tronc-Pacifique avant cessé l'exploitation de la section est du réseau, le Gouvernement fut obligé de l'inclure dans son réseau. Je constate qu'en 1916, le Grand-Tronc-Pacifique commença à solliciter des prêts et des avances du gouvernement fédéral et enfin, en 1918, le Gouvernement fut contraint d'acquérir la ligne et d'assumer ses obligations. En 1919, je crois, nous avons acquis le Grand-Tronc et, depuis cette date, il s'exploite comme partie intégrante du National-Canadien. J'ai fait préparer un tableau. Il n'est pas très long, mais il indique l'accroissement annuel de la longueur de voies ferrées du réseau national. La deuxième colonne indique le total des obligations à longue échéance du réseau, c'est-à-dire le montant des dépenses effectuées par l'Etat ainsi que les obligations acquises et détenues par des sujets canadiens et étrangers, et dont le Gouvernement est vraiment responsable. Dans la troisième colonne, est indiquée l'augmentation des obligations du Gopuvernement, d'année en année, laquelle est représentée par la différence entre les déboursés globaux faits pour le réseau et les recettes totales d'exploitation. La quatrième colonne indique les frais obligatoires annuels, savoir les frais obligatoires que le gouvernement canadien devra payer régulièrement chaque année aux porteurs d'obligations des chemins de fer nationaux et d'obligations du Dominion émises pour trouver des fonds à fournir au National-Canadien. Voilà une charge qui pèsera toujours, ou du moins jusqu'à ce que les obligations soient acquittées au moyen de taxes prélevées par le gouvernement canadien, sur le contribuable canadien. Je désire faire insérer cet état au Compte rendu:

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Obligations contractées par le peuple canadien depuis 1903 pour les chemins de fer

Année, 31 déc.	Longueur en milles	Total des dettes à longue échéance	Augmentation annuelle	Frais annuels obligatoires
		$	$	$
1903....	1,542	76,290,546		
1904....	1,551	78,870,281	2,579,735	
1905....	1,670	84,193,801	5,323,520	
1906....	1,751	88,454,382	4,260,582	
1907....	1,759	88,667,217	212,834	
1808....	1,759	95,273,779	6,606,562	
1909....	1,760	95,714,248	440,469	
1910....	1,760	100,738,439	5,024,191	
1911....	1,760	101,497,231	758,792	
1912....	1,772	103,434,118	1,936,887	
1913....	1,782	105,929,173	2,495,055	
1914....	1,774	111,956,203	6,027,030	
1915.... (1)	3,760	271,520,393	159,564,190	
1916....	3,830	283,778,308	12,257,915	
1917....	3,830	296,375,477	12,597,169	
1918....	3,874	318,026,229	21,650,752	
1919.... (2)	19,239	1,048,027,305	730,001,076	(3) 29,035,402
1920....	20,730	1,629,000,072	580,972,767	45,402,15
1921....	20,900	1,761,921,327	132,921,255	55,442,769
1922....	20,880	1,881,249,146	59,327,819	59,565,200
1923....	20,646	1,937,282,332	116,033,186	65,199,32
1924.... (4)	20,665	2,056,181,516	118,899,186	69,632,747
1925....	20,984	2,119,811,644	63,630,126	71,888,617

(1) Section Est du Transcontinental comprise.

(2) Le Gouvernement canadien prit charge des dettes du Nord-Canadien en septembre 1918, devint séquestre du Grand-Tronc-Pacifique en mars 1919 et prit la direction du Grand-Tronc en mai 1920.

(3) Intérêt sur dettes fondées et non fondées, chemins de fer Nationaux, G.-T. et G.-T.-P.

(4) Comprenant 60 milles du Inverness-Railway and coal Company, loué le 1er avril 1924.

[M. Maclean (York-Sud).]

Ce tableau corrobore la déclaration du ministre des Finances, à savoir que le 31 décembre 1925, le total de la dette à longue échéance, dette contractée d'abord par les chemins de fer nationaux mais dont le peuple et le gouvernement canadiens sont responsables au même titre, s'élevait à $2,119,811,644. J'ai écarté les dettes imputables sur le revenu ordinaire de l'année, me bornant aux dettes à long terme du contribuable canadien, de ce chef, et l'on voit que cette dette capitale s'est accrue d'année en année. En prenant le Nord-Canadien à notre charge en septembre 1918, nos obligations, de cette source et d'autres, s'accrurent de 730 millons. Nouvelle augmentation de 580 millons en 1920 et de 132 millons en 1921.

M. EULER: Mon honorable ami ne fait-il pas erreur en disant que nous avons pris les obligations du Nord-Canadien à charge en 1918? N'était-ce pas le Grand-Tronc?

M. CAHAN: J'ai dit que le gouvernement canadien a assumé les obligations du Nord-Canadien en 1918.

M. EULER: Mon honorable ami est-il sûr quant à la date?

M. CAHAN: Il se peut que la date ne soit pas précisément exacte.

M. EULER: N'est-ce pas le Grand-Tronc, plutôt?

M. CAHAN: Le Gouvernement est devenu le séquestre du Grand-Tronc-Pacifique en mars 1919 et il a pris la direction du Grand-Tronc en mai 1920. J'ai relevé, avec le concours d'un comptable expert, l'augmentation annuelle des obligations, depuis cette date jusqu'au 31 décembre 1925, et en voici l'état:

1921	$132,000,000
1922	59,000,000
1923	116,000,000
1924	118,900,000

En 1925, l'accroissement des dettes à long terme se chiffre par $63,630,000. Naturellement les frais obligatoires des chemins de fer Nationaux ont augmenté en conséquence d'année en année. De 29 millions en 1919, ils sont montés à $71,888,000 en 1925: ce qui prouve l'accroissement considérable des frais d'établissement et l'augmentation proportionnelle des frais obligatoires annuels.

L'hon. M. DUNNING: Les 63 millions d'augmentation en 1925, mentionnés par mon honorable ami ne comprennent-ils pas les 31 millions d'intérêt dû au Gouvernement? Et alors je présume que ce serait la même chose pour les autres années.

M. CAHAN: Oui, certainement, et parce que c'est une dette, n'est-ce pas? Je ne partage pas l'idée impliquée dans la remarque de mon ami, à savoir que l'intérêt sur l'argent avancé de temps à autre par le gouvernement au National-Canadien, ne constitue pas une obligation: d'où, en cas de défaut de l'acquitter, la somme s'ajoute naturellement à sa dette dont le contribuable canadien est directement et indirectement responsable. J'expliquerai cela clairement au fur et à mesure de mes observations. Au sujet de la question de l'intérêt j'ai lu une déclaration de M. J. L. Payne, dans le *London Free Press* de juillet dernier, au cours de laquelle ce sujet est discuté pour et contre. Il parle des frais obligatoires de 1924, et je pense que son opinion a beaucoup de bon. Voici comment il s'exprime dans le *Free Press:*

> Quel est le montant de ces frais obligatoires? Ils sont évalués officiellement à $69,632,747, mais, sans contredit, ce n'est pas exact.

Il a à l'idée 1924. La déclaration continue:

> C'est uniquement le montant au débit du Nord-Canadien, du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc; et, dans ces cas-ci il n'est pas tenu compte des intérêts impayés sur une base composée comme l'exigerait une comptabilité régulière. Les frais d'intérêts sur le passif capital de l'Intercolonial, du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, du pont de Québec et de tous les embranchements de l'Est, représentant au moins un million, sont omis. L'excuse qu'on invoque, mais qui n'est certainement pas valable, pour justifier une comptabilité aussi irrégulière, c'est que ce passif est fusionné avec la dette nationale. C'est vrai, mais d'un autre côté c'est distinctement et proprement une partie de la comptabilité des chemins de fer. Si ce montant était inclus, comme il devrait l'être, dans l'état des chemins de fer, les frais obligatoires seraient de beaucoup plus que 100 millions par année.

On dit souvent que, en ce qui concerne la construction des lignes de colonisation, l'intérêt est simplement ajouté au montant dépensé pour cette construction. Dans le cas d'une compagnie particulière ou d'une compagnie d'utilité publique qui est propriété particulière, il y a une dépense additionnelle qui s'ajoute au prix de la construction; elle consiste dans les frais de l'intérêt sur la somme dépensée pour la construction jusqu'à ce que la voie soit en état, s'il s'agit d'une compagnie d'utilité publique proporiété particulière, en vue de payer ses dépenses d'exploitation et ses frais obligatoires. C'est autant une dépense de frais de premier établissement touchant le chemin de fer que l'argent réellement déboursés pour sa construction. D'après le rapport de M. G. A. Bell, sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux, qui est maintenant imprimé et livré au public comme état du Gouvernement, je vois que la dette consolidée à longue échéance

des chemins de fer nationaux se montait, à la date du 31 décembre 1924, à $2,056,181,516, et, le 31 décembre 1925, à $2,119,811,644. Voilà comment j'ai constaté l'augmentation de 1925, la différence montrant, comme je l'ai dit, l'accroissement du passif au montant de $63,-630,128.

Je dis une dette à longue échéance parce que je ne parle d'aucun montant des comptes courants, des petits comptes de banque ou des matériaux requis pour l'exploitation de la ligne. Je laisse cela de côté, et cette somme de $2,119,811,644 serait quelque peu augmentée, si je tenais compte des autres petites sommes qui varient d'un mois à l'autre durant l'année.

Sur ce montant, la garantie du public s'est chiffrée à $931,329,303. Les avances de l'Etat faites directement à ces compagnies, non compris les anciens prêts au Grand-Tronc mentionnés par le ministre des Finances, mais faits récemment durant la période dont je parle, se sont montées en espèces à $572,-685,535. Cette somme ne comprend pas l'intérêt sur les prêts du gouvernement fédéral ou le compte d'allocations des chemins de fer de l'Etat. Celui-ci a été de $453,935,-303, et aucun intérêt n'a jamais été calculé, avec raison peut-être pour le National-Canadien, comme s'accumulant de temps à autre sur ce compte d'allocations. Mais l'intérêt qui s'est accru et qui reste impayé se chiffrant à $161,861,503. Cela comprend le montant total de $2,119,811,644 auquel j'ai fait allusion. Cette somme de $453,935,303, est, je le répète, le compte d'allocations du gouvernement fédéral en ce qui concerne les anciens chemins de fer canadiens de l'Etat, et, lorsque nous discutons le compte des chemins de fer nationaux canadiens, cette somme n'est considérée comme ne portant nul intérêt; il ne s'accumule aucun intérêt d'une année à l'autre dans les comptes du National-Canadien à cet égard.

L'hon. M. DUNNING: Cela n'a jamais eu lieu.

M. CAHAN: Je ne parle pas de ce qui est déjà arrivé; j'essaie simplement de faire comprendre cela à la Chambre afin qu'elle sache bien que cette somme de $161,861,503 due en intérêts et non acquittée est absolument étrangère aux allocations fédérales pour la construction des lignes de chemins de fer. Il ne s'agit que de l'intérêt accumulé et impayé sur les récents prêts d'argent touchant les lignes qui font aujourd'hui partie du réseau des chemins de fer nationaux. Nous avons raison de croire, je suppose, que cette somme de $453,935,303 représente l'argent que le gouvernement fédéral a dépensé pour les chemins de fer, outre les lignes qui faisaient d'abord partie du National-Canadien et ont failli, comme l'a dit le ministre, vu l'insuccès du régime de l'exploitation particulière.

J'irai encore un peu plus loin. A part cette somme, c'est-à-dire à l'exclusion de l'argent que le gouvernement fédéral a déboursé, depuis 1867 jusqu'à la date de l'organisation du réseau des chemins de fer nationaux du Canada, il y a des obligations imputables directement aux lignes du National-Canadien. Et au nombre de ces obligations, je le répète, le public détient des valeurs au montant de $931,329,303. Au crédit du gouvernement fédéral, il y a une dette fondée et non échue et des certificats de séquestres au chiffre de $86,816,865 ainsi que des prêts consentis par l'Etat au montant de $485,868,000, formant un grand total de $572,-685,669 dont le gouvernement du Canada est directement responsable. Les intérêts accumulés et en souffrance sur ces emprunts s'élèvent à $161,861,503, de sorte que tous ces montants représentent une dette globale de $1,665,876,340 que doivent les chemins de fer nationaux du Canada, tant pour le capital que pour l'intérêt, à l'exclusion des sommes que le Gouvernement a déboursées pour le Transcontinental et les lignes de l'Est.

Ainsi que le ministre des Finances l'a déclaré, l'intérêt sur les valeurs détenues par le public s'élève à $40,438,235 et l'intérêt sur les emprunts consentis par l'Etat atteint le chiffre de $31,450,281, soit $71,888,616 que représente la somme totale des intérêts pour l'année 1925, mais le ministre des Finances, si j'ai le droit de faire allusion à son exposé budgétaire en son absence, a dit, lors du dépôt du budget, que pour l'année finissant au 31 mars 1926, la dette publique du Canada accuserait une diminution de $22,353,000 et il ajouta:

Permettez-moi de souligner encore une fois, monsieur l'Orateur, que cette réduction de la dette est nette, absolument nette.

Or le ministre des Finances, en discutant cette question, n'a tenu compte que d'un prêt de 10 millions aux chemins de fer nationaux au cours de l'année écoulée, bien que les obligations du réseau national qui constituent une dette du peuple canadien, aient augmenté du 31 décembre 1924 au 31 décembre 1925, de $63,630,000. De sorte que, indépendamment de cette somme de 10 millions à laquelle le ministre des Finances a fait allusion, et après l'avoir fait entrer en ligne de compte afin d'éviter toute duplication possible, les obligations du pays accusent une augmentation,—peu importe les méthodes de comptabilité en honneur et qu'on la place dans un compte ou dans l'autre,—qui s'élève à $53,630,000.

Lorsqu'il a déposé son budget, le ministre des Finances faisant allusion à cet article, a aussi déclaré que les intérêts annuels sur les sommes avancées aux chemins de fer nationaux s'élèvent à $71,800,000 en chiffres ronds, dont $40,400,000 consistent en valeurs détenus par le public tandis que la balance de $31,400,000 payable sur des prêts consentis aux chemins de fer nationaux par le gouvernement fédéral a été assimilée par mon honorable ami (M. Robb) à une simple inscription dans les livres et non à une somme en espèces. Cependant, les sommes que l'Etat a avancées au réseau national l'ont été en espèces de même que l'intérêt que le Gouvernement acquitte sur ses obligations et débentures, dont une partie a été utilisée à cette fin. Conséquemment, en ce qui regarde l'intérêt payable au gouvernement fédéral par les chemins de fer nationaux touchant les sommes en espèces que l'Etat a avancées au réseau et qu'il lui doit, je ne puis concevoir qu'il y ait lieu d'imaginer une seule raison valable pour qu'on ne considère pas cette obligation comme une dette remboursable en espèces, à moins qu'on ne veuille la traiter comme une simple affaire de comptabilité afin de dissimuler aux yeux du public les véritables faits de la cause. En tout cas, les inscriptions apparaissent dans les comptes publics et l'intérêt est acquitté en espèces provenant des recettes que le Gouvernement retire de la perception des impôts. Ces derniers proviennent du peuple canadien et sont consacrés au paiement de l'intérêt sur les obligations que le peuple canadien a contractées du fait de l'exploitation de notre réseau de chemin de fer.

M. CAHILL: En calculant l'augmentation des chiffres de la dette nationale,—et c'est là un point sur lequel mon honorable ami diffère d'opinion avec le ministre des Finances,—est-il d'avis que notre dette a augmenté de 31 millions d'intérêt que les chemins de fer nationaux doivent à l'Etat?

M. CAHAN: Je n'en suis pas du tout sur la question de la dette nationale.

M. CAHILL: Tout à l'heure.

M. CAHAN: Je parlais des obligations qu'ont contractées les chemins de fer nationaux et qui sont nécessairement des obligations de l'Etat. Je me rends parfaitement compte que si le Gouvernement avait reçu des chemins de fer nationaux l'intérêt qui lui est dû sur les sommes que l'Etat leur a avancées, ces sommes auraient été versées au Trésor et elles auraient été utilisées soit pour diminuer le chiffre de la dette nationale, soit peut-être pour diminuer les impôts.

Maintenant, pour ce qui est de l'année écoulée et toutes les autres, certes les chemins de fer nationaux n'ont pas été en mesure de rembourser à l'Etat un seul dollar des sommes que le Gouvernement leur a avancées et ils ont également failli à la tâche d'acquitter un seul sou d'intérêt sur ces prêts. De fait, les fonctionnaires tant de la compagnie que de l'Etat ont si bien pris l'habitude de ne tenir compte que de ce qu'ils dénomment les recettes nettes provenant de l'exploitation du réseau national et de féliciter le pays ainsi qu'eux-mêmes d'une certaine augmentation qu'accusent ces recettes, qu'ils ont absolument perdu de vue le fait que ces chemins de fer n'ont jamais versé un seul sou d'intérêt sur les sommes qu'ils ont empruntées du gouvernement fédéral. De fait, le ministre des Finances a placé les 33 millions de recettes d'exploitation des chemins de fer nationaux en regard des $40,400,000 d'intérêts payés aux porteurs de garanties et il a ensuite fait observer naïvement qu'il existait un déficit de $7,400,000, somme représentant le montant exact perdu par les chemins de fer durant l'année financière.

L'hon. M. DUNNING: J'ai dit cinq.

M. CAHAN: En mettant le chiffre à cinq, le ministre des Chemins de fer n'a pas aussi faussé les chiffres que le ministre des Finances. Il se trouve que, depuis que son collègue a parlé, le ministre des Chemins de fer a découvert une augmentation dans les revenus au cours des quatre premiers mois de l'année et il s'empresse d'en profiter.

L'hon. M. DUNNING: C'est inexact.

M. CAHAN: Je vous demande pardon, vos chiffres allaient au 31 mars, c'est-à-dire embrassaient les trois premiers mois. Cette chose est étrange et, si la politesse parlementaire me le permettait, je dirais qu'en ce qui regarde le public, les comptes des chemins de fer sont trompeurs. Il est vrai, si l'on en croit les chiffres du ministre des Finances, que les recettes des chemins de fer étaient de $7,400,000 inférieures au chiffre nécessaire pour payer l'intérêt sur les 931 millions de valeurs entre les mains du public. Je dois dire que mon honorable ami n'a pas glissé aussi légèrement sur ces chiffres que son collègue des Finances. Il n'a pas encore l'adresse voulue.

L'hon. M. DUNNING: Je trouve à redire à cette expression. J'ai sous les yeux ce que j'ai dit. J'ai parlé à un endroit des "intérêts payables au public", et ailleurs, des "frais d'intérêts dus au public". Je n'ai pas tenté d'esquiver la question. J'ai établi clairement la distinction entre l'intérêt dû au public et l'intérêt dû au Gouvernement.

M. CAHAN: J'admets que le ministre des Finances, comme le ministre des Chemins de fer a appuyé sur le chiffre des intérêts dus au public, mais tous deux ont soigneusement passé sur le chiffre de $31,400,000 dus ou Gouvernement. Mon honorable ami n'a pas glissé aussi légèrement que son collègue des Finances.

L'hon. M. DUNNING: Je proteste encore une fois. J'ai dit et redit que 31 millions d'intérêts étaient dus au Gouvernement. Je n'ai cherché à rien dissimuler et mon honorable ami est dans l'erreur.

M. CAHAN: J'aurais dû probablement dire "glissé par-dessus". Dans son exposé du budget, le ministre des Finances, n'a pas déclaré que, sur le total de $161,861,500 formé d'intérêts accrus et dus au Gouvernement le 31 décembre 1925, le National-Canadien n'avait pas payé un sou et que cette somme énorme était répartie en taxes sur le peuple du pays.

Mais le ministre des Chemins de fer,—et je vais prendre mes notes, de crainte de mal citer ses paroles, chose que je ne voudrais faire, car il est si charmant que je dois le traiter avec courtoisie,—a déclaré, si j'en crois mes notes, qu'à cause des recettes excellentes du National-Canadien au cours de l'an dernier, il avait entière confiance dans l'avenir. Je ne le cite pas textuellement, mais ses paroles avaient ce sens. Il a dit que nos chemins de fer constituent d'excellents baromètres pour indiquer exactement ce que sont l'industrie et le commerce du pays. A ce sujet, j'ai aussi préparé un état indiquant la comparaison entre les recettes et les dépenses du National-Canadien en 1923, 1924 et 1925. Je désire le consigner au Hansard:

Voici l'état en question:

	C.-N.	P.-C.
	1923	
Recettes brutes	$253,135,487	$192,827,930
Frais d'exploitation	232,704,838	155,040,207
Recettes nettes d'exploitation	$ 20,430,649	$ 37,787,722
	1924	
Recettes brutes	$235,588,182	$180,796,044
Frais d'exploitation	218,343,931	143,258,643
Recettes nettes d'exploitation	$ 17,244,251	$ 37,537,400
	1925	
Recettes brutes	$244,971,202	$183,356,005
Frais d'exploitation	212,706,787	143,201,299
Recettes nettes d'exploitation	$ 32,264,414	$ 40,154,705

Cette comparaison est prise dans le bilan qui nous a été présenté par le président du National-Canadien et il ne me semble pas appuyer la prétention que la prospérité du pays s'est beaucoup augmentée au cours des trois dernières années, si nous devons prendre la situation de ces réseaux comme signes indicateurs de l'état de choses. Les rapports ne nous indiquent pas qu'on ait transporté plus de marchandises ou de voyageurs qu'en 1923, en réalité, pas autant. Ils ne nous montrent pas davantage que le commerce intérieur du pays se soit augmenté en 1925, comparativement à 1923 et 1924. Comme ces rapports l'indiquent, le revenu total du National-Canadien a été de plus de $253,000,000 pendant l'année finissant le 31 décembre 1923 et de moins de $245,000,000 pendant l'année finissant le 31 décembre 1925, soit une diminution de plus de 18 millions dans le total des recettes comparées de ces deux années. Entre ces deux mêmes dates le passif du réseau s'est accru de $182,500,000 à compte du capital et les frais obligatoires de ce chef, de $6,900,000 par an.

Le dernier rapport de sir Henry Thornton indique, comparativement à 1923, par exemple, que les recettes du service des marchandises ont diminué en 1925 de $4.758,000, celles du service des voyageurs, de $3,366,000 et les recettes diverses de $750,000. Le nombre de voyageurs a diminué de 23.683,781 qu'il était en 1923 à 22,707,880 en 1924 et à 20.675,239 en 1925. Si notre activité commerciale augmentait comme on le dit, je ne vois pas comment la circulation des voyageurs pourrait accuser une aussi forte diminution depuis 1923.

L'hon. M. DUNNING: Que faites-vous de 1924?

M. CAHAN: J'ai cité le chiffre. Je le répète. En chiffres ronds: 23,600,000 en 1923; 22,707.000 en 1924 et 20,675.000 en 1925; c'est-à-dire toujours de moins en moins.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député me permettra de lui dire que mes renseignements diffèrent des siens. Il dit: 20,675,000; mon chiffre est: 21,675,000 voyageurs.

M. CAHAN: Alors j'ai dû faire une erreur en copiant le relevé; mais même en admettant que le chiffre de 21,675.000 fut exact...

L'hon. M. DUNNING: Il y a quand même une diminution.

M. CAHAN: ...c'est quand même moins qu'en 1924 et le chiffre de 1924 était inférieur à celui de 1923. Il est possible qu'en faisant recopier mes chiffres par la dactylographe, il se soit glissé une erreur. Je suis heureux que le ministre l'ait corrigée.

Donc, comparativement à 1923, les chemins de fer nationaux ont transporté 2,500,000 tonnes de marchandises de moins, quoique le trafic total dépasse de 2,500,000 tonnes de 1924. J'ai préparé un état comparatif des marchandises transportées par les lignes du réseau national en 1923, 1924 et 1925, que je désire faire consigner dans le hansard. On semble croire dans certains milieux et ici même des deux côtés de la Chambre que les marchandises transportées par les chemins de fer nationaux consistent principalement en produits agricoles et que la majeure partie de ces produits agricoles est du blé d'Alberta, de Saskatchewan et du Manitoba. Or, l'état que voici indique qu'en 1923 les produits agricoles transportés par les chemins de fer nationaux représentaient 11,600,000 tonnes,—en chiffres ronds pour éviter la confusion,—en 1924, 11,769,000 tonnes et en 1925, 11,624,000 tonnes. Donc, le volume des produits agricoles transportés par le réseau national a été moindre en 1925 qu'en 1924 et moindre en 1924 qu'en 1923. Les produits des mines ont aussi diminué de 20 millions de tonnes qu'ils représentaient en 1923 à 17 millions en 1924 et 18 millions en 1925. Les produits forestiers, y compris la pâte de bois, le papier et le reste, sont restés à peu près au même niveau. Sur un total de 57,248,338 tonnes de marchandises transportées par les chemins de fer nationaux en 1923, le blé ne représentait en tout que 6,008,725 tonnes; en 1924, 5,317,519 sur un total de 52,498,614 tonnes et en 1925, 5,682,992 sur un total de 54,999,257 tonnes.

J'espère que le ministre des Chemins de fer voudra bien, avant la fin de cette session, nous indiquer le coût exact du transport du blé sur les lignes du réseau national, ce que nous ignorons. On a déposé devant la Chambre un état indiquant qu'en 1923, le réseau national avait perdu 6 millions dans le transport du blé et à peu près autant en 1924. Je vois que ces chiffres ont été confirmés par M. F. J. Watson, des chemins de fer nationaux, dans son témoignage donné sous serment devant la Commission des chemins de fer, au mois de mars dernier. J'estime donc que pour savoir exactement à quoi s'en tenir, le ministre des Chemins de fer devrait nous donner tous les renseignements qu'il peut obtenir des autorités de la compagnie concernant les frais et les recettes du transport du blé. En tout cas, le réseau a transporté 416,000 tonnes de blé de moins en 1925 qu'en 1923. Il a effectivement transporté 365,000 tonnes de blé de plus en 1925 qu'en 1924, mais étant donné que cette quantité ne représentait qu'environ un dixième du volume total de marchandises transportées, il est difficile de prétendre que la prospérité des chemins de fer nationaux est due principalement ou presque entièrement à la quantité de blé qu'ils ont transportée de l'Ouest au littoral. Voici le tableau en question:

Marchandises transportées par les chemins de fer nationaux canadiens

Tonnes	1923	1924	1925
Produits agricoles.. ..	11,638,819	11,769,288	11,624,809
Produits d'animaux ..	1,677,526	1,583,761	1,571,114
Produits de mines. ..	20,115,185	17,426,522	18,097,528
Produits forestiers.. ..	9,851,666	9,154,706	9,515,143
Articles de manufacture..	13,964,042	12,564,337	14,190,663
Total en tonnes.. ..	57,248,338	52,489,614	54,999,257
Quantité de blé incluse dans les produits agricoles..	6,008,725	5,317,519	5,682,992

C'est en grande partie sur la récolte du blé que ces lignes doivent compter à l'heure actuelle pour leur succès dans l'Ouest. Je ne proteste pas, ni ai-je l'intention de protester contre l'à-propos de favoriser par tous les moyens possibles la culture du blé dans l'Ouest canadien; je ne préconise pas le relèvement du droit sur le blé dans tout remaniement du tarif que l'on pourrait effectuer, mais au dire du ministre des Chemins de fer ce n'est que par un accroissement du trafic que l'on trouvera la solution des obstacles que doit surmonter notre réseau de voies ferrées, et je dois lui dire qu'il n'a pas lieu de compter sur la production du blé dans l'Ouest et sur le transport de cette denrée aux prix actuels pour aplanir ces difficultés et faire des chemins de fer Nationaux une entreprise qui se suffise à elle-même. Si les lignes du réseau national éprouvent des difficultés et n'accusent pas d'augmentation dans le volume des marchandises transportées, il faut en attribuer la cause à cette circonstance que d'une année à l'autre le rendement de nos industries domestiques se trouve l'objet de nouvelles entraves et réduit à néant, ou du moins, se trouve restreint par tous les moyens imaginables. En examinant de près les accroissements de tonnage de cette nature, on constate invraiablement qu'ils portent sur un transport à courte distance entre quelque ville américaine et une autre ville canadienne, de ce côté-ci de la frontière.

M. FORKE: L'honorable député me permettra-t-il une question? N'est-il pas d'avis que la création d'environ 900 millions de nouvelle richesse, en blé et autres produits de l'Ouest, contribuera pour beaucoup à améliorer la situation des chemins de fer?

M. CAHAN: Oui, pourvu que vous payiez les frais de transport.

M. FORKE: Cela met 900 millions de plus en circulation.

M. CAHAN: Nous ne saurions obtenir du Nord-Ouest 900 millions de nouvelle richesse. Si mon honorable ami prend l'ensemble de la production agricole et qu'il en retranche les frais de production, il en arrivera à la somme nette de la nouvelle richesse.

M. FORKE: Disons la richesse nette, alors.

M. CAHAN: La somme de la richesse nette est de beaucoup inférieure à ce que nous donne à entendre mon honorable ami. Cela, dis-je, est d'un précieux avantage pour le pays, mais pour ce qui est des chemins de fer Nationaux cette production n'entre pas pour le dixième dans l'ensemble du tonnage que ces lignes transportent à l'heure actuelle, et plutôt que de compter uniquement sur une augmentation d'un dixième de l'Ouest, le Gouvernement visait à l'accroissement des neuf dixièmes restants...

M. FORKE: Je n'aime pas à interrompre l'honorable député trop souvent, mais je voudrais faire observer...

Quelques MEMBRES: A l'ordre!

M. FORKE: Si l'honorable député ne veut pas que je l'interrompe, je vais reprendre mon siège. A-t-il tenu compte du trafic de retour à destination de l'Ouest qui concorde avec le transport du blé?

M. CAHAN: J'admettrai cela volontiers. Les trois provinces centrales de l'Ouest comptent une population de deux millions, et, si je ne me trompe, de 250,000 à 300,000 cultivateurs y produisent du blé sur une grande échelle. Je conçois bien que le transport des produits que consomment ces 2 millions d'habitants assure beaucoup de trafic aux chemins de fer, la grande partie de ce trafic portant sur des transports de courte distance au nord et au sud de la frontière américaine. Mais les honorables députés perdent complètement de vue qu'il y sept autres millions d'habitants au pays; que nous avons, dans la Colombie-Anglaise, dans Ontario, dans Québec et dans les Provinces maritimes, 7 millions d'habitants qui, hommes, femmes et enfants indifféremment, consomment autant par tête que ceux qui habitent dans l'Ouest central. Si ces 7 millions ont l'encouragement voulu; si on fait en sorte qu'ils gagnent de quoi vivre convenablement, ils contribueront certainement autant par tête à alimenter le trafic de nos chemins Nationaux que le feront les partisans et les amis des honorables députés d'en face dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Manitoba. C'est tout simplement ce que je prétends. Je n'entends rien dire de blessant à l'endroit de nos producteurs de blé, et il ne m'est jamais arrivé d'en parler en mal de propos délibéré. Je veux simplement leur faire observer qu'ils ne constituent pas le Canada à eux seuls, et qu'il faut également sauvegarder les intérêts d'autres groupes.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député me permettra-t-il une question à simple titre d'éclaircissement? Pour en arriver aux chiffres dont il s'est servi pour établir la proportion du blé transporté,—c'est de blé dont il parlait, si je ne me trompe,—a-t-il pris le tonnage brut de la ligne, ou a-t-il établi sa comparaison sur le pied de la tonne-mille? En d'autres termes, a-t-il pris une tonne-mille ou l'ensemble brut du tonnage? C'est une distinction fort importante à faire à ce sujet.

M. CAHAN: Je suis aussi de cet avis. Je me suis servi simplement des relevés communiqués par l'honorable député, et qu'il a déposés sur le bureau de la Chambre, concernant le nombre de tonnes transportées.

L'hon. M. DUNNING: Je dois faire remarquer à mon honorable ami qu'il parlait du transport à courte distance. S'il se fondait simplement sur le tonnage brut, une tonne transportée entre deux gares compte autant dans ces chiffres qu'une tonne transportée entre la tête des Lacs et un port de l'Atlantique, ou d'un endroit de l'ouest à Vancouver, et pour cette raison, la comparaison qu'il a établie ne saurait être juste.

M. CAHAN: Je sais que le voiturage d'une tonne entre deux stations représente, relativement à la distance, autant que le transport d'un tonne de blé de l'Ouest à la mer. J'ai eu l'autre jour l'occasion de creuser cette question des taux-marchandises et l'un de mes amis, expéditeur de poisson salé, fumé et séché de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ouest, m'a signalé ce fait intéressant, savoir qu'un pêcheur de Norvège peut expédier son poisson salé, fumé et séché d'un port de la Norvège à Vancouver, et de là à Calgary et Medecine-Hat, à meilleur marché qu'il n'en coûte pour expédier le même article d'Halifax à Medecine-Hat et Calgary, s'il vous plaît. Voilà l'échelle de taux qui décourage tant de gens dans l'Est. Je conviens qu'il y a lieu de concéder beaucoup pour le voiturage à longues distances mais le petit parcours a droit aussi à une certaine faveur.

Maintenant, sir Henry Thornton dit dans son rapport:

La diminution dans les voyages sur courtes distances est sans doute due au marasme des affaires durant les six premiers mois de l'année.

Ce marasme général est démontré par le fléchissement dans la production industrielle canadienne dont le transport s'est ressenti, n'atteignant pas en moyenne la quantité des dix dernières années, ni même des trois ou quatre dernières années.

L'hon. M. DUNNING: Avez-vous examiné les revenus des quatre premiers mois de cette année?

M. CAHAN: Je parlerai tout à l'heure des revenus des quatre premiers mois de cette année. Pour l'instant, je m'occupe de la prétention que les honorables ministres ont entrepris de faire accepter au pays, à savoir que la quantité de marchandises transportées par les chemins de fer en 1925 dénote un régime général de prospérité; et je montre, au moyen de leurs propres chiffres, lesquels s'appliquent jusqu'au 31 décembre 1925, que ceux-ci n'indiquent pas tant de progrès dans la prospérité intérieure, particulièrement au sein de la population de 7 millions habitant en dehors des trois provinces emblavées.

A quoi faut-il donc attribuer l'accroissement des revenus nets? Certainement pas au voiturage d'une plus grande quantité de marchandises par le National-Canadien. Certainement pas à l'accroissement considérable du revenu-marchandises, comparé avec 1923 par exemple. Il ne provient pas du transport accru de produits industriels, ni d'autres produits compris dans la dénomination "divers". C'est le moment, je crois, d'insérer dans le hansard l'état comparatif du revenu et de la dépense durant les années 1923, 1924 et 1925:

Chemins de fer nationaux canadiens

	1923	1924	1925
Revenu			
Marchandises	$185,240,896 71	$171,045,297 89	$180,482,543 54
Voyageurs	39,285,318 14	37,233,998 44	36,618,481 66
Poste	3,543,078 11	3,595,261 61	3,554,200 23
Divers	25,066,194 65	23,713,624 61	24,315,977 18
Total	$253,135,487 61	$235,588,182 55	$244,971,202 61
Dépenses			
Entretien de la voie et des construction	$ 44,778 445 45	$ 44,039,965 51	$ 43,006,813 70
Entretien du matériel	52,175,320 13	47,972,444 24	47,902,092 16
Circulation	5,792,928 06	6,892,751 22	6,726,472 90
Transport	120,302,450 60	110,085,033 62	106,477,437 08
Divers	2,304,105 65	2,381,469 56	2,253,050 54
Dépenses générales	8,063,390 52	7,633,834 05	7,223,773 87
Passé au crédit du capital	712,801 88	661,567 13	882,852 43
	$232,704,838 53	$218,343,931 07	$212,706,787 82
Recettes nettes	$ 20,430,649 08	$ 17,244,251 48	$ 32,264,414 79

L'on remarquera que le revenu du fret est tombé de 105 millions en chiffres ronds, en 1923, à 171 millions en 1924, remontant à 180 millions en 1925, encore 5 millions de moins cependant qu'en 1923. La recette des voyageurs a baissé de 39 millions en chiffres ronds en 1923, à 37 millions en 1924 et à 36 millions en 1925. Le revenu provenant du fret et des voyageurs n'a donc pas augmenté. Comment se fait-il que les chemins de fer Nationaux du Canada aient apparemment pu soumettre un rapport aussi favorable et satisfaisant au sujet de l'année actuelle? On en trouve l'explication dans la réduction de certaines dépenses; par exemple on a déboursé à peu près $1,770,000 de moins pour le compte de l'entretien de la voie et des édifices. Sous ce chef on peut bien diminuer les dépenses d'un million, voire de deux millions de dollars; mais le point important est de savoir si les voies et les édifices sont maintenus dans un état qui convienne à ces lignes. Je ne prétends pas à une connaissance spéciale ou technique de la question; mais il est certain que le réseau national doit se préparer à débourser d'ici peu pour la rénovation des viaducs, des ponts, etc., non pas dix millions de dollars mais au moins cent millions.

Un MEMBRE: Le moment est presque venu.

M. CAHAN: Et avant d'être convaincu que, dans l'année d'une grande campagne électorale, cette diminution dans les frais d'entretien des voies et des édifices ait été justifiée, je veux savoir si les voies et les édifices ont été maintenus dans un état convenable durant l'année; et à propos de ces chemins de fer nous voulons savoir...

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député me permettra-t-il de répondre tout de suite?

M. CAHAN: Certainement.

L'hon. M. DUNNING: L'entretien des voies et des édifices a coûté, l'an dernier, 43 millions de dollars au National-Canadien et 35 millions au Pacifique-Canadien. La réduc-

tion dans les frais du National-Canadien a été de $1,033,000 et dans ceux du Pacifique-Canadien, $1,800,000.

M. CAHAN: Très bien; mais mon honorable ami voyage-t-il parfois sur ces deux lignes? Je les ai souvent parcourues et il n'y a pas de comparaison entre les deux réseaux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il va sans dire que toute comparaison doit reposer sur la proportion de dépenses par mille pour l'entretien de la voie et des édifices. J'ai ces chiffres. L'honorable ministre serait peut-être heureux de les entendre. Les voici:

	Pacifique-Canadien	National-Canadien
1924..	$2,042 par mille	$1,984 par mille
1925..	1,862 par mille	1,942 par mille

Cette année le chiffre du National-Canadien l'emporte un peu.

L'hon. M. DUNNING: Voilà précisément le point que je voulais faire ressortir. Je n'avais pas ces chiffres et je suis content que mon honorable ami les ait cités. Ils prouvent qu'on s'efforce de maintenir le réseau en bon état.

M. CAHAN: Sauf tout le respect que je dois au ministre actuel des chemins de fer et à l'ancien ministre des Finances, pas un homme qui a vécu avec des ingénieurs, comme j'ai fait, qui a voyagé sur l'arrière-train de convois passant sur deux voies, en examinant le nombre immense de viaducs sur la voie du National-Canadien dans la section qui traverse les montagnes, ne peut pas ne pas se rendre compte que les dépenses nécessaires pour tenir des viaducs en bon état doivent être bien plus considérables sur le National-Canadien que sur le Pacifique-Canadien. Voilà le point que je souligne.

Il y a eu une autre réduction, dans les frais d'entretien du matériel: le chiffre, qui en était de $52,176,000 en 1923, est tombé à $47,972,000 en 1924, et encore à $47,902,000 en 1925. Tout actionnaire ou directeur voudrait être mis au courant des détails avant de juger cette réduction justifiée. D'après les notes que j'ai prises des observations du ministre des Chemins de fer, on va maintenant nous demander des crédits considérables pour du matériel. Dans un des états cités par lui, je remarque que les principaux payements sur le matériel se chiffrent à $7,397,000 pour l'année actuelle; et qu'il sera dépensé sur le compte du capital $1,500,000 pour des améliorations et du matériel. Je ne dis pas qu'il en soit ainsi, mais il y a assurément tout lieu de croire qu'on ait délibérément négligé l'entretien du matériel l'année dernière en comptant sur une très forte dépense dans ce domaine au cours de l'année actuelle.

[L'hon. M. Dunning.]

L'hon. M. DUNNING: La chose peut être étudiée à fond par le comité. J'espère que mon honorable ami fera tout scruter de près par le comité.

M. CAHAN: Je ne fais pas partie du comité. J'espère que ce dernier ne manquera pas de s'en enquérir, car ce sont là des questions importantes que devraient poser les membres de l'opposition. Je suggère aussi que le comité soit saisi de certaines demandes relatives aux frais de transport. Entre 1923 et 1925, d'après les relevés, les recettes nettes de l'exploitation se sont accrues de quelque $11,800,000; et pourtant je constate que les frais de transport sont tombés de $120,000,000 qu'ils étaient en 1923 à $106,500,000 en 1925; ce qui fait que plus de l'augmentation entière dans les recettes provenant de l'exploitation résulte de la réduction des frais de transport. C'est un point sur lequel on devrait évidemment fournir des explications à la Chambre, soit que ces explications viennent du ministre ou des hauts fonctionnaires du réseau. Je ne laisse pas entendre pour un seul instant que le ministre des Chemins de fer devrait être en mesure d'expliquer cette question. Il a, à mon sens, rempli sa tâche admirablement bien aujourd'hui en présentant son rapport, et s'il reste à la tête du département pendant une autre année, nous aurons probablement de lui un témoignage d'expert à la prochaine occasion.

Sir Henry Thornton ne reconnaît pas les mérites de l'amélioration de la situation commerciale et de la prospérité du pays pour ce qui est de l'augmentation des recettes nettes d'exploitation. Il dit:

> Vu la diminution du volume des affaires pendant la plus grande partie de l'année 1925, on a fait tous les efforts possibles pour maintenir une sage économie pendant toute l'année.

Il n'a certainement pas remarqué, si l'on en juge d'après son rapport, les signes de prospérité locale. Je suis prêt à lui accorder tout le mérite qui lui est dû, mais avant que la Chambre et le pays puissent reconnaître ce mérite, il nous faut des explications sur ces points devant le comité chargé de faire enquête et de présenter un rapport à la Chambre.

Je n'ai pas le plaisir de connaître sir Henry Thornton. Il est, je crois, un propagandiste politique d'une haute expertise. Je fonde mon opinion sur ce que disent les journaux. Il reste encore à prouver s'il est réellement un directeur de chemin de fer d'une grande compétence, mais cette Chambre et le pays sont prêts à lui donner l'occasion de démontrer son habileté sous ce rapport, et si le Gouvernement voulait bien s'occuper de la pros-

périté industrielle des provinces de l'Est, pour ma part, je suis convaincu que, quelle que soit l'extravagance dans l'exploitation des chemins de fer nationaux, ce pays dans les temps de prospérité, fournira un tel tonnage de marchandises et un tel nombre de voyageurs que ces lignes combleront le déficit annuel qui les écrase aujourd'hui.

En 1925, le National-Canadien a transporté 144,479 tonnes de produits agricoles de moins qu'en 1924 et les produits d'animaux ont diminué de 12,647 tonnes. Les produits des mines ont augmenté, tout comme ceux des forêts, mais l'augmentation des produits miniers est due surtout à l'importation des produits étrangers. Bien que le total des produits manufacturés et des articles divers ait augmenté, je vois que cette augmentation est également due en grande partie aux importations de pétrole et produits connexes, à l'importation du fer en barres et en feuilles, de l'acier de construction, des articles de ménage et des meubles que les émigrants canadiens apportaient avec eux en quittant le pays; et, de plus, aux exportations de pâte de bois qui, sous un autre régime, aurait été manufacturée dans le pays. D'après l'étude complète que j'ai faite, je ne vois aucun signe d'amélioration considérable dans notre commerce local, beaucoup plus important au point de vue du Canada que notre commerce étranger ne saurait l'être.

Passant à notre transport des marchandises payant transport sur les voies du National-Canadien, je vois qu'il est tombé de 18,500,000,000 de tonnes-milles en 1923 à 16,900,000,000 de tonnes-milles en 1924, soit une diminution de 8⅔ p. 100; il est de nouveau remonté à 18 billions de tonnes-milles en 1925, soit environ 500 millions de tonnes-milles de moins qu'en 1923.

Il se trouve un autre point que je désire mentionner avant de conclure mes remarques. Le chemin de fer National-Canadien possède plus des deux tiers des actions du chemin de fer Vermont-Central qui lui-même exploite environ 500 milles de chemin de fer aux Etats-Unis. Je ne vois pas pourquoi l'état du chemin de fer Vermont-Central ne serait pas inclus dans le rapport annuel du réseau National-Canadien. Il fait partie de ce dernier autant que tout autre mentionné dans le rapport, et cependant le rapport annuel pour l'année terminée le 31 mars 1925 peut être consulté d'un bout à l'autre sans que le lecteur canadien sache que le réseau National-Canadien possède et exploite 500 milles de voie de ce chemin de fer dans les Etats-Unis et sur lequel il y a un déficit de quelque $800,000 par année, déficit qu'est obligé de combler le réseau National-Canadien. Il n'est que juste vis-à-vis de la Chambre et du pays qu'à l'avenir l'état du chemin de fer Vermont-Central soit inclus dans le rapport annuel du réseau National-Canadien.

J'ai demandé la production d'un rapport sur le chemin de fer Vermont-Central avant le 31 décembre 1925 et je ne l'ai pas encore obtenu, mais, en réponse à une question, le ministre des Chemins de fer et des Canaux a déclaré que le déficit net du chemin de fer Vermont-Central pour l'année 1925 s'élevait à $822,755.29. Cette somme doit être ajoutée au déficit du réseau National-Canadien. Pour l'année 1924, le déficit s'élevait à $897,062.51, soit un peu mieux, il est vrai, que pour l'année 1923 alors que le déficit atteignait $1,081,675. Je le répète, je ne vois pas pourquoi ces déficits ne sont pas compris dans le rapport des chemins de fer nationaux, surtout si l'on songe que le sous-ministre des Chemins de fer écrivait dans son rapport du 15 septembre 1925:

> Après la publication de ce rapport, la présentation de plusieurs rapports relatifs à l'exploitation de diverses parties du réseau sera probablement une chose du passé.

J'espère qu'à l'avenir, cela deviendra réalité. Le pays veut connaître la vérité et toute la vérité. Il devra bientôt se former une opinion au sujet des divers avis, plans, propositions ou méthodes qu'on présente au sujet du chemin de fer National-Canadien. Si l'on veut qu'il prenne sa décision en connaissance de cause, soit au sujet des propositions que pourrait faire le ministre des Chemins de fer, soit au sujet des avis que donnent les journaux, il faut qu'on lui expose tous les faits sous une forme aussi claire, concise et sensée qu'il est possible.

Je constate que la dette consolidée du chemin de fer du Vermont-Central s'élevait, le 31 décembre 1924, à $32,176,023. Ces chiffres ne sont pas indiqués dans le rapport du National-Canadien. Au 31 décembre 1924, ses déficits accumulés atteignaient $4,292,854. Je n'ai pas la statistique relative à l'année terminée le 31 décembre 1925; mais le dernier rapport du sous-ministre des Chemins de fer indique que le déficit annuel, global du National-Canadien, y compris celui du Vermont-Central, s'élevait à $52,779,350, en 1923 et à $44,757,481, en 1924. Si j'en juge par les réponses du ministre des Chemins de fer à mes récentes questions, je vois que le déficit net des recettes des chemins de fer Nationaux et du Vermont-Central, pour l'année terminée le 31 décembre 1925, était de $42,267,519. Les journaux ayant prétendu que nos chemins de fer mettent graduellement fin aux déficits et que le problème de nos voies ferrées se règle peu à peu à cause de l'état prospère des affaires

du pays en général et de la diminution de certaines dépenses au cours de l'an dernier, les habitants du pays sont portés à croire que nous avons presque surmonté toutes les difficultés. Ils ne comprennent pas que le chemin de fer que nous possédons aux Etats-Unis et que le réseau du National-Canadien ont eu l'an dernier un déficit total de plus de 42 millions de dollars.

L'hon. M. DUNNING: Si je ne me trompe, mon honorable ami m'a accusé d'avoir manqué de franchise. J'ai consigné au Hansard, cet après-midi, l'état détaillé de toute la question.

M. CAHAN: Je ne doute pas que le ministre ne l'ait fait. Je n'ai pas eu le temps d'examiner ses statistiques; mais j'ai lieu de croire qu'il a été plus sincère que certains de ses prédécesseurs et j'espère qu'il donnera au pays tous les renseignements possibles au sujet de ces questions, afin qu'il n'y ait aucun malentendu.

Au sujet de l'assainissement des finances du réseau, l'honorable ministre a conseillé, d'accord avec le rapport de sir Henry Thornton, de réduire la dette envers le gouvernement canadien par suite des intérêts accumulés et d'une partie des prêts faits par le gouvernement fédéral au chemin de fer. Il est vraiment malheureux, à son avis, que le National-Canadien soit forcé d'avouer la vérité dans ses rapports annuels, même si ce n'est pas toute la vérité, au sujet de son état financier. Je suis d'avis qu'il n'est d'aucune utilité pour le pays ni pour le chemin de fer de reporter ces obligations d'un compte à un autre où l'on pourrait ne pas les remarquer et les oublier. Les pharmaciens sont forcés par la loi de mettre sur l'étiquette de certains médicaments un crâne et des os croisés. Ainsi, il est bon pour le pays que le peuple canadien ne perde pas de vue l'aspect tragique de ces déboursés faits par certains gouvernements fédéraux du passé, afin d'éviter qu'on ne se lance dans d'aussi ruineuses entreprises à l'avenir. Mon honorable ami a dit que lui-même pourrait être obligé de faire des dépenses de cette nature. Il est d'avis qu'on doit considérer certaines voies destinées à encourager la colonisation indépendamment des lignes du National-Canadien où le trafic est plus intense.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai pas dit cela.

M. CAHAN: Je crois que je m'embrouille dans mes notes; cette idée a été exprimée par un autre honorable député. En tout cas, on l'a formulée et autant vaut la débattre. On a dit que certaines lignes, qu'on peut considérer comme remplissant le rôle de routes de colonisation, ne pourront rembourser leurs pro-

pres frais d'exploitation pendant plusieurs années et que le déficit dû aux intérêts accumulés sur les frais d'établissement de ces voies et aux frais d'exploitation ordinaires, ne devraient pas être indiqués aussi clairement ni avec autant de précision dans les documents officiels. Nous devons, dit-on, nous attendre à des déficits de ce genre. Je prétends alors que, tant que le pays n'aura pas regagné plus de prospérité et qu'il ne sera pas en meilleur état de porter le fardeau des impôts qui nous obère présentement, nous devons restreindre la construction de chemins de fer de colonisation ou le prolongement des lignes déjà construites. Selon moi, dans les conditions actuelles, ces chemins de colonisation et leur prolongement devraient en un laps de temps raisonnable, disons d'ici à cinq, six, sept ou huit ans après leur construction, laisser entrevoir qu'ils réaliseront assez pour défrayer le coût de leur exploitation. Il est certain qu'en notre pays nous devons diminuer ces dépenses imputables sur le capital tant que nous n'aurons pas repris notre aplomb. Je ne mettrais pas de côté tous les prolongements, car il s'en trouve de nécessaires; il y a des prolongements qui rapportent des bénéfices, cela ne fait aucun doute. Mais il faut abandonner tout projet de prolongement des routes actuellement en existence qui, dans l'état actuel des finances du pays, ne semblent pas devoir rapporter grands bénéfices dans un laps de temps raisonnable ou même pendant la génération actuelle; et cela tant que notre population, notore industrie et notre commerce n'auront pas augmenté suffisamment pour alimenter le réseau de chemins que nous avons de l'Atlantique au Pacifique.

M. JOHN EVANS (Rosetown): Le rapport des chemins de fer pour l'année 1925 révèle une augmentation énorme du commerce dans le pays. (*Exclamations.*) Les honorables députés peuvent rire de cela, mais c'est un fait avéré; à la vérité les recettes de nos chemins constituent un baromètre sûr de l'état du commerce du pays chaque année. Mais cette augmentation, comme pour les autres branches du commerce dans le pays, paraît être attribuée surtout à l'état prospère de l'agriculture au cours de l'année écoulée. Le rapport du Pacifique-Canadien, de même que celui du National-Canadien, atteste que les bénéfices réalisés par les chemins de fer proviennent du transport du blé du Canada occidental. Un examen attentif de ces rapports de chemins de fer devrait donner une réponse à ceux qui ont déclaré faussement que nos chemins de fer auraient pu réaliser 60 millions de dollars de plus en transportant le blé cana-

dien, et la population du Canada se rendra compte à coup sûr qu'il y a encore une marge pour abaisser les tarifs, même dans les deux directions. Il ne fait point de doute que les tarifs du pas du Nid-de-Corbeau pour le blé et la farine n'aient dû prendre pleine vigueur l'année dernière, comme c'était l'intention.

Le Pacifique-Canadien, après avoir acquitté tous les dividendes, est resté avec un excédent de $6,567,640, et ses excédents accumulés forment une somme globale de $35,000,000. Cela, joint au rapport mensuel des recettes, établira incontestablement que c'est du transport du blé que les chemins de fer retirent leurs plus gros bénéfices.

J'ai à la main une liasse des rapports indiquant les recettes mensuelles du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. En 1925, les recettes brutes les moins élevées furent de $11,786,710 au mois de février; en janvier elles avaient été de $11,896,513, et, en mai, de $12,467,612. Les plus fortes recettes de n'importe quel mois de l'année furent celles de décembre, au montant de $19,818,544, puis celles d'octobre viennent ensuite avec un montant de $19,569,188. Les recettes nettes sont à peu près en proportion des recettes brutes; celles d'octobre étant de $7,444,027 en comparaison de $583,768 pour janvier. C'est là, à coup sûr, une preuve péremptoire que le transport de la moisson de l'Ouest est l'entreprise la plus rémunératrice de nos chemins de fer. J'ai également les statistiques de 1923 et elles sont pratiquement les mêmes. Les plus fortes recettes furent celles d'octobre, soit $23,769,733, avec des recettes nettes s'élevant à $8,160,988, tandis que les recettes minimum furent celles de janvier, n'étant que de $720,000. Je le répète, c'est là un témoignage irréfutable que les chemins de fer ne perdent pas d'argent à transporter la moisson de l'Ouest dans les deux directions. D'ailleurs dans le rapport du Pacifique-Canadien, le président dit ce qui suit:

> L'augmentation relativement peu considérable des recettes est, en grande partie, due au marasme qui a sévi au Canada au cours de la première partie de l'année et dont les effets pour le trafic général, n'ont été compensés que par la récolte excellente; c'est ce qui a fait que les recettes brutes de la dernière moitié de l'année ont dépassé de $10,354,946 celles de la période correspondante de 1924.

Puis dans le rapport du National-Canadien que nous avons sous nos yeux, la direction insiste que c'est aux conditions de la récolte qu'elle doit les recettes réalisées:

> Le résultat du transport de la grosse récolte de l'Ouest s'est fait sentir à la fin de l'année, alors que les recettes brutes furent augmentées de 3.90 p. 100 pour l'année.

Je n'aime pas entendre certains de mes honorables collègues parler dans le but de soulever une partie du pays contre l'autre. L'honorable député de Kent (Ont.) (M. Chaplin), parlant en cette enceinte le 11 mai, a dit que le National-Canadien avait réalisé des recettes de plus de 32 millions de dollars, mais il ajoutait, que pas un sou ne provenait du transport de la moisson de l'Ouest. On peut trouver ses paroles à la page 3432 du hansard (t. a.). Dans quel dessein parle-t-on de la sorte, si ce n'est pour soulever une partie du pays contre l'autre? Et d'ailleurs une prétention comme celle-là est absolument sans fondement.

Il est un autre aspect du problème des chemins de fer dont je veux m'occuper particulièrement. L'un des principaux articles du programme progressiste depuis plusieurs années est la nationalisation des services publics. En 1910, quand des cultivateurs de cinq provinces ont visité Ottawa, la nationalisation des services publics était l'une des réformes demandées et l'exploitation par l'Etat des élévateurs de tête de ligne, était alors une question d'actualité. Les agriculteurs canadiens organisés prévoient depuis longtemps la situation actuelle des chemins de fer. Depuis des années, au moins, nous avertissons le pays que notre réseau de voies ferrées ne saurait rester aux mains de particuliers et servir les intérêts bien entendus du Dominion, en particulier les intérêts du producteur de matières premières. La nationalisation et la régie d'Etat de tous les chemins de fer et de leurs lignes subsidiaires, pour le plus grand intérêt du peuple, sont l'un des articles des progressistes, aujourd'hui. Nous n'avons pas encore eu sujet de modifier notre attitude à ce sujet. La situation des chemins de fer comporte une grave menace pour la prospérité nationale. Il n'est pas exagéré de dire que le temps approche où le public réclamera autre chose que ce qu'il obtient aujourd'hui, d'année en année.

M. MACLEAN (York-Sud): Très bien, Très bien!

M. EVANS: Nous sommes dans un tel bourbier relativement au transport par voie ferrée que seule une prospérité inouïe durant plusieurs années peut, sous le régime ferroviaire actuel, sauvegarder la solvabilité des chemins de fer et peut-être du pays. Il est vrai qu'en 1925, les recettes du chemin de fer National ont accusé une grande amélioration, mais n'oublions pas que ce fut une année exceptionnelle pour la production du blé, et nous ne pouvons espérer que cela se répétera chaque année. Advienne une série de mauvaises années, comme nous en avons eu dans l'Ouest canadien plus d'une fois, et les recettes des chemins de fer déclineront peut-être

au point de mettre en péril même la solvabilité du Pacifique-Canadien. En pareil cas, le Canada devrait assumer le fardeau de l'exploitation de ce réseau dans son malheur comme nous l'avons fait pour le Nord-Canadien et le Grand-Tronc. A une certaine époque, le premier menaça d'entraîner dans la faillite l'une des plus fortes banques du Canada, sinon du monde entier. Accomplir cela à une époque où le pays serait court d'argent pour fins d'administration, rembourser des emprunts échus,—du réseau national,—dont nous ajournons le remboursement de temps à autre,—pourrait être pour nous une grande cause de soucis. Il vaut mieux le faire durant un regain d'activité commerciale et de prospérité, qu'à une époque de marasme commercial et d'adversité.

Quand nous examinons l'empire britannique, nous constatons que tous les dominions d'outremer, excepté le Canada, possèdent et exploitent leurs propres chemins de fer. C'est à ce fait, je pense, que nous pouvons attribuer la concurrence serrée que nous font quelques-une des nations sœurs, aujourd'hui, relativement aux produits naturels. Chaque année, le problème s'accentue, au point qu'aujourd'hui il assujettit nos industries fondamentales à un sérieux désavantage. On conviendra, j'en suis sûr, que l'élevage ne saurait payer dans les circonstances actuelles, même dans l'Ontario, sans mentionner l'espoir de maintenir un commerce d'exportation du bétail pour l'Ouest canadien, aux prix de transport que nous payons.

M. NICHOLSON: Si mon honorable ami veut me permettre une question: quelle est la comparaison entre les tarifs canadiens et ceux des réseaux d'état en Australie?

M. EVANS: Je n'ai pas les chiffres devant moi, mais je ne vois pas que la question de mon honorable ami ait grand rapport avec le point discuté. L'un de nos deux grands réseaux gagne aujourd'hui des dividendes de 10 et 12 pour 100, tout en ajoutant chaque année une somme élevée aux surplus accumulés, tandis que le peuple doit payer des taxes pour combler le déficit de son propre réseau. A mon sens, ce n'est pas un état de choses fort désirable.

M. NICHOLSON: Les taux ne sont-ils pas les mêmes?

M. EVANS: Les taux sont les mêmes, mais les circonstances ne le sont pas. Nul ne sait mieux que l'honorable député qu'une grande partie des voies du National-Canadien sont dispersées comme ne le sont pas celles du Pacifique-Canadien et que le réseau national entretient un bien plus grand nombre de voies de colonisation. Mais la folle concurrence et les services inutiles que nous tolérons aujourd'hui accroissent incessamment la dette du chemin de fer National dont nous payons les intérêts. Sauf une augmentation énorme des affaires, plus l'exploitation du réseau national sera près de revenir rémunératrice plus la compagnie particulière aura de peine à payer son 10 pour 100. Sous le régime actuel, un réseau ne peut prospérer qu'aux dépens de l'autre, tant que notre production agricole ne s'accroîtra pas davantage, augmentation aujourd'hui empêchée dans une grande mesure par les prix élevés de transport.

Ce dernier rapport est satisfaisant, mais n'oublions pas que la récolte de 400 millions de boisseaux de blé devait être transportée et que l'influence d'une bonne récolte sur l'activité commerciale explique en bonne partie l'amélioration constatée. La recette nette des deux réseaux cette année a atteint 76 millions de dollars, ce qui, étant donné l'économie dans l'exploitation et le dédoublement de services qui résulteraient d'une fusion permettrait d'acquitter un dividende raisonnable sur tous les frais d'établissement.

Lorsque nos chemins de fer seront exploités suivant les besoins d'un pays démocratique, il n'est pas douteux que les taux de longs parcours, comme les taux de petits parcours ne puissent être diminués et que nos exportations, favorisées par le transport plus facile aux ports de mer, n'augmentent. L'industrie dépend véritablement du mouvement de ces produits vers les marchés mondiaux.

Le réseau ferroviaire de la Belgique est propriété et exploitation d'Etat depuis le commencement, et rien n'indique le désir d'un changement. L'exploitation ferroviaire d'état est actuellement en faveur dans les pays les plus différents et auprès des populations les plus diverses du monde. Elle existe en Turquie, en Russie, en Suisse, en Autriche, en Allemagne et aux Indes, où l'on a compris que les chemins de fer comme les grandes routes, devaient servir au bien général plutôt qu'a l'avantage des particuliers. De fait, quant à moi, je trouverais aussi raisonnable pour la province d'Ontario de confier l'administration de son splendide système de grandes routes à des particuliers pour en tirer des revenus que pour nous de laisser nos chemins de fer aux mains de l'exploitation privée. Nous avons mis à charge de nos contribuables une entreprise composée de diverses unités surcapitalisées, et astreintes en outre à la concurrence privée.

La situation actuelle où un réseau d'état se trouve en concurrence avec une entreprise privée nous oblige aussi de compter avec les intrigues entretenues dans l'intérêt de celle-ci. Nous avons vu le Sénat repousser des

projets d'embranchements approuvés par cette Chambre, et depuis, l'exploitation privée construire sur des emplacements pour ainsi dire choisis par le National-Canadien. Je dis donc que cet état de choses ne peut être reconnu durable, et qu'il vaut mieux faire cette fusion maintenant que d'attendre une situation plus grave, ou que nous y soyons forcés.

Cette question comporte bien des aspects. Il est essentiel que le peuple conserve la haute main sur un rouage qui est une source d'impôts pour lui. C'est pourquoi, je l'ai déjà dit, le système ferroviaire du Dominion devrait être assimilé aux grandes routes provinciales. Le maintien et l'entretien de communications nationales est une fonction de l'Etat, et c'est donc une erreur économique de laisser les particuliers exploiter le public au moyen d'un service d'utilité générale. Le déficit du National-Canadien et les excédents de surplus du Pacifique-Canadien ne peuvent être considérés autrement qu'une surtaxe sur le contribuable canadien, et il n'a pas de raison pour que cela continue. C'est le meilleur temps de réunir les deux réseaux sous la direction de l'Etat, afin de prendre des mesures pour diminuer le prix du transport et adopter définitivement des méthodes économiques d'exploitation.

M. R. S. WHITE (Mont-Royal): J'espère que la Chambre n'imaginera pas que les députés de Montréal entendent accaparer cette discussion, car je puis l'assurer que je ne serai pas long. Les familiers de la Bible et je présume qu'il s'en trouve quelques-uns parmi nous se souviennent du livre de l'Exode où Moïse dit au Seigneur: "Je ne suis pas un homme à la parole facile, j'ai la langue embarrassée", lui proposant de confier le message à Aaron, de parole plus facile. Je suis sous ce rapport un Moïse, mais je suis bien aise de constater que les Aarons ne manquent pas. Je désire participer aux félicitations présentées à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Dunning) à l'occasion de ce que l'on peut, je présume, convenablement considérer comme son début, exposé pondéré, exempt de toute acrimonie et d'esprit de parti. Le fait que le discours du ministre est calqué sur le rapport de sir Henry Thornton n'en diminue pas le mérite.

Je n'entends pas disséquer les recettes ni la nature du trafic des chemins de fer. Nous savons que les six premiers mois de 1925 furent pauvres, tandis que les six derniers, grâce à une récolte très abondante, furent bien meilleurs et que la compagnie a clos l'année en fort meilleure posture financière qu'en 1924. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) a analysé à fond l'état financier, et je dois avouer que j'ai été vivement impressionné par l'assertion de l'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson) qui dit qu'en évaluant les articles imputables aux frais d'exploitation, il en a été omis plusieurs qui devraient en toute justice être pris en considération. Mais si la base de comparaison est la même depuis trois ou quatre ans, je n'attacherais pas beaucoup d'importance à ce point. Je ne suis pas prêt non plus à discuter la question de nationalisation à laquelle a fait allusion l'honorable député qui vient de reprendre son siège. Je suis un partisan convaincu et, je le crains, immuable, du principe de l'administration privée sous le contrôle du Gouvernement. Lorsqu'un récent ministère conservateur a fait l'acquisition du National-Canadien, j'ai cru qu'il avait commis une erreur. Je pensais que ce réseau aurait dû passer entre les mains d'un séquestre et que son capital aurait dû être réorganisé de cette façon. Avec cette méthode, il n'est pas un mille de chemin de fer nécessaire qui n'eût continué d'être exploité.

Rappelons-nous que si le National-Canadien est un éléphant blanc pour nous—bien que sir Henry Thornton prédise qu'il puisse changer de couleur— la politique d'acquérir les diverses lignes qui composent maintenant le réseau National canadien n'eût jamais été nécessaire que pour les insensés,—les fous criminels, je dis bien,—la politique du gouvernement libéral favorisant la construction de milliers de milles de chemin de fer de plus que le Canada n'en avait besoin. Nous avons beaucoup entendu parler de l'échec du régime de l'exploitation par compagnie particulière du Nord-Canadien, du Grand-Tronc-Pacifique et de son prédécesseur le Grand-Tronc. Mais ce n'est pas le régime de l'exploitation particulière qui a failli dans le cas du Nord-Canadien ou du Transcontinental. C'est l'insanité du Gouvernement qui a été la cause de la ruine de ces lignes. Si le Gouvernement s'était contenté du Transcontinental en concurrence avec le Pacifique-Canadien, on aurait eu raison de croire—c'eût été fort probable même, je pense—que cette seule ligne eût réussi en dépit des difficultés qui ont suivi la guerre.

Je veux bien accepter les chiffres relatifs aux recettes nettes du National-Canadien, en 1925, qui sont d'environ $32,500,000. L'un des motifs pour lesquels j'ai pris la parole à ce sujet est la crainte que j'ai que l'on ne s'efforce bientôt de réduire le chiffre du capital inscrit du National-Canadien. Sir Henry Thornton, dans son rapport de l'an dernier—ainsi que dans celui de 1924, comme

se le rappellent les honorables députés—fait allusion à cette question. Il dit:

Au cours de l'année a été entreprise une enquête sur l'armature financière de la compagnie. . . Le travail se poursuit efficacement et l'on espère pouvoir présenter au cours de l'année un projet définitif pour mettre les finances de la compagnie sur une base saine et permanente.

Quelle base plus solide pourraient avoir les chemins de fer Nationaux que le crédit du Dominion? Le ministre des Chemins de fer (M. Dunning) a donné à entendre qu'il est probable—je ne dis pas désirable, possible serait peut-être un meilleur mot—que le rétablissement des finances du National-Canadien entraîne une réduction du chiffre de son capital inscrit. Or, je prétends que si vous réduisez le chiffre du compte capital des chemins de fer Nationaux,—aujourd'hui de plus de 2 billions,—nous n'épargnerons pas un sou aux contribuables du Canada. Tout ce qui arriverait serait de transporter l'article du bilan des chemins de fer à celui du Dominion, mais toutes les dettes du réseau, soit à l'égard du gouvernement fédéral,—ce qui est une inscription de comptabilité,—soit envers ceux qui, au Canada ou ailleurs, ont placé l'argent et possèdent les obligations, toutes les dépenses devraient encore être acquittées par les contribuables canadiens. Je crains fort que nos amis les progressistes et autres, non seulement dans l'Ouest mais dans les autres parties du pays, une fois le capital nominal réduit, disons à 500 millions, et dès qu'un rapport annuel des recettes et des dépenses aura montré que l'intérêt sur 500 millions a été gagné et qu'il y a un surplus notable de 5 ou 10 millions sur ces frais, demanderaient aussitôt que les frais obligatoires fussent réduits en raison des circonstances. Les événements de cette session nous ont déjà appris quelle est la puissance des progressistes au Parlement. Et, si le Gouvernement a si bien jonglé avec les finances relatives aux chiffres du capital du National-Canadien qu'il a pu faire montre d'un surplus apparent dans l'exploitation du réseau, je suis aussi certain que de ma mort que ce groupe dira au Gouvernement: "Il ne doit pas y avoir de surplus pour les chemins de fer de l'Etat, mais vous devez réduire le taux au point d'équilibre du revenu et de la dépense." Cependant, les contribuables du Canada seraient tenus d'acquitter le même montant de taxes qu'à l'heure actuelle.

Nos amis de l'Ouest, je le crains fort, sont enclins à oublier que les provinces de l'Est n'ont pas été traitées avec justice en ce qui regarde l'organisation du réseau des chemins de fer Nationaux et je vais vous expliquer le fond de ma pensée à ce sujet. Si j'ai bonne mémoire, le ministre des Chemins de fer a déclaré cet après-midi que des garanties d'environ 170 millions ont été accordées par les quatre provinces de l'Ouest en ce qui regarde la construction du Nord-Canadien et du Transcontinental. Or, ni la province de Québec, ni les Provinces maritimes n'ont placé un seul dollar dans ces entreprises. Cependant, le jour où le Dominion du Canada fit l'acquisition des divers chemins de fer qui constituent le réseau national, toutes les obligations attachées à ces garanties retombèrent sur le peuple canadien en général.

Si l'on avait adopté la véritable marche à suivre, cette responsabilité aurait été rejetée sur ceux qui l'avait assumée,—ceux qui avaient donné ces garanties,—c'est-à-dire sur les gens de l'Ouest. Il ne serait que juste que nos honorables amis du groupe progressiste se rappellent de ce fait lorsqu'ils se plaignent du manque de générosité des provinces du centre à leur égard.

Je suis incapable,—et je l'ai toujours été,—de comprendre pour quelle raison le Gouvernement canadien s'obstine à exploiter à perte des voies ferrées aux Etats-Unis. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) a cité le cas du Vermont-Central. L'année dernière, le peuple canadien a été appelé à combler un déficit d'au delà de $700,000, en sus des frais d'intérêt du fait de l'exploitation de ce chemin de fer afin que les citoyens de la partie des Etats-Unis que cette voie ferrée traverse sur la majeure partie de son parcours aient le bénéfice de tarifs de transport si bas qu'ils ne laissent aucun profit. Prenons d'autre part l'embranchement d'Island-Pond à Portland de l'ancien réseau du Grand-Tronc, qui est maintenant exploité par les chemins de fer Nationaux, et rendons-nous compte de l'inconséquence et de l'anomalie qu'offre la politique du Gouvernement en ce qui regarde l'exploitation de cette voie ferrée. Dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances a annoncé,—et ses paroles ont soulevé des applaudissements des deux côtés de la Chambre,—qu'à l'avenir le tarif de préférence britannique ne s'appliquera qu'aux marchandises importées directement par les ports canadiens. La mise à exécution de ce programme est de nature à porter un coup mortel au terminus du réseau national à Portland. Je ne trouve pas à redire à la politique du Gouvernement qui tend à attirer le trafic vers nos ports des Provinces maritimes et de l'est du Canada. Au contraire, j'approuve ce programme de tout cœur; j'irai encore plus loin et je suis d'avis que nous devrions encourager le trafic d'exportation aussi bien que celui d'importa-

tion à passer par nos ports nationaux. Cependant, si un programme national de cette nature a des chances de réussite; si nous avons assez d'énergie au Canada pour nous occuper exclusivement de l'intérêt du pays, qu'adviendra-t-il de cette partie du réseau national qui est comprise entre Island-Pond et Portland? Ce chemin de fer est la propriété du peuple canadien. Pour quelle raison continuerions-nous à porter sur nos épaules ce vieillard de la mer, à maintenir ce chemin de fer que nous exploitons à perte? Ce dont je me plains, c'est que les ministres de la couronne ne possèdent, semble-t-il, ni le courage ni l'activité qu'il faudrait pour régler des problèmes de cette nature par l'application pure et simple de la saine doctrine canadienne.

Voilà les deux points que je désire soumettre à la considération de cette Chambre. Je tiens à faire ressortir le danger qu'il y a de diminuer le chiffre du capital du réseau national; ce danger peut se changer en menace le jour où un surplus d'exploitation sur un capital fictif pourrait amener une réduction des tarifs de transport au-dessous du prix coûtant. Bien que je n'aie pas mission de prendre la défense du Pacifique-Canadien, j'estime qu'il est impossible d'examiner d'une façon convenable le problème ferroviaire au Canada, si nous refusons de tenir compte des services que le chemin de fer du Pacifique-Canadien a rendus au peuple canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, je prendrais inutilement le temps de la Chambre si je poursuivais plus loin l'analyse des chiffres que renferme le rapport annuel des chemins de fer Nationaux canadiens. Une pareille analyse serait parfaitement inutile étant donné qu'elle a été faite d'une façon aussi complète par l'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson) et son collègue, mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan). Loin de moi l'idée de critiquer en quoi que ce soit la franchise et le soin avec lesquels le ministre lui-même a cité les chiffres que renferme le rapport annuel des chemins de fer. Le seul commentaire défavorable, si l'on peut dire, que je me permettrai se résume à ceci: L'exposé du ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'hon M. Dunning) ressemble trop à une compilation des chiffres qui paraissaient déjà dans le rapport; il a trop sacrifié aux mathématiques et négligé d'éclairer son sujet.

Nous sommes disposés à perdre de vue la forêt, tandis que nous avançons à tâtons et que nous nous frayons un chemin à travers les arbres et les broussailles. Or, je crains fort que la Chambre, durant l'exposé du ministre, ait perdu toute idée des grandes lignes de la situation dans la masse de détails, nécessaires sans doute mais d'une utilité discutable, qu'il nous a donnés.

Je porte un très vif intérêt à la discussion du rapport annuel des chemins de fer Nationaux parce que ce travail revêt à mes yeux une importance historique. Je surveille avec curiosité l'attitude des ministres et de leurs partisans tandis que l'on peint sous de brillantes couleurs les progrès accomplis par le réseau national. Ce réseau a son histoire. Nous en sommes devenus propriétaires après une série de malheurs comme on n'en avait jamais vus dans un pays de la force du nôtre; des malheurs qui ont ébranlé nos finances dans leur base même, tout en obscurcissant notre avenir, et c'est de ce chaos qu'est sorti notre réseau national actuel.

Je suis parfaitement, ou presque parfaitement d'accord avec l'honorable député de Mont-Royal (M. White). Il n'existe aucun doute sur la cause de ces malheurs; chaque fois qu'un réseau est tombé en faillite c'est à cause d'erreurs politiques dont ces réseaux étaient en partie responsables. Voici cependant, en quoi je ne partage pas l'opinion de l'honorable député de Mont-Royal: de toutes les solutions plus ou moins terribles qui se présentaient, la seule acceptable, après étude sérieuse, c'était le fusionnement sous le contrôle du Gouvernement. Il semble croire que nous aurions dû préférer la liquidation. Nous avons accepté la liquidation en ce qui touche à un système; je parle du Grand-Tronc-Pacifique qui, il y a eu sept ans en mars dernier, est tombé entre les mains du séquestre. Qui était séquestre? Qui était prêt à prendre le rôle de séquestre? Le réseau devait être exploité; il n'y avait rien à faire qu'à l'exploiter. Des villes et des villages étaient construits le long de ses voies; des industries comptaient sur lui, mais il n'y avait personne au monde pour accepter le poste de séquestre, trouver des fonds et exploiter le réseau. Le Dominion du Canada a garanti des millions de ses obligations et, si quelqu'un devait souffrir de la réorganisation financière, nous serons les premiers, sinon les seuls atteints. Donc, nous sommes devenus séquestres, nous le sommes encore aujourd'hui; le réseau est encore en état de liquidation. J'aime à dire aux honorables députés que nous n'avons rien économisé en liquidant; cette démarche ne nous a rien rapporté. En supposant que nous ayons employé le même moyen pour les autres réseaux pour le Nord-Canadien, par exemple, je me demande qui aurait pris le Nord-Ca-

nadien pour l'exploiter? Où se trouvait-il une organisation ou corporation philanthropique prête à assumer cette responsabilité? Personne n'en a soufflé mot à cette époque et, si quelqu'un s'était présenté, les premiers millions qu'on a extraits tout d'abord auraient été pris dans le trésor du peuple canadien, car nous avions garanti les obligations du Nord-Canadien, et nous avions été obligés à le faire afin que le réseau, incomplet et inutile, pût devenir complet et utile.

Vient ensuite le cas du Grand-Tronc. Pourquoi le Grand-Tronc en est-il venu à la liquidation? Pourquoi le Grand-Tronc, pour employer les termes de son président, "est-il arrivé au bout de ses moyens"? La raison est que le Grand-Tronc avait garanti feu le Grand-Tronc-Pacifique. Les garanties données au Grand-Tronc-Pacifique par le grand Tronc étaient si énormes que ce dernier n'était plus à même de soutenir la lutte. Il est bien vrai qu'on aurait pu le mettre aussi en liquidation, mais quel aurait été le résultat? Ces garanties auraient été balayées, quelqu'un d'autre aurait été en possession de l'actif et le passif aurait été déplacé. Nous aurions eu sur les bras cet éléphant blanc qu'est le Grand-Tronc-Pacifique sans que rien ne l'appuie. Qui aurait été propriétaire de l'actif? Je m'arrête pour entendre un député dire un nom possible d'acheteur à la vente sous séquestre. Est-il un député qui ait en l'idée un nom qu'il puisse nous citer? Quelle autre corporation de chemin de fer existait-il au Dominion? Il n'y en avait qu'une. Il reste à savoir si celle-ci aurait fait l'achat ou non. Personne ne le sait. Si quelqu'un peut me suggérer un autre acheteur possible du réseau tel qu'il était dans ces circonstances, certes son imagination et son art de retourner au passé sont insurpassables.

Nous avions un réseau de l'ouest du Canada qui ne finissait nulle part, qui n'était pas relié à l'est du Canada de manière à donner des transports de chemins de fer. Aurions-nous agi comme des gens d'affaires en laissant notre seul espoir de faire venir des marchandises à l'est du Canada se vendre par le séquestre à la seule corporation rivale? Il suffit de dire ces choses pour qu'on les comprenne. Nous n'avions pas le choix. Nous ne désirions pas accepter des responsabilités plus lourdes; nos obligations étaient déjà terribles sans prendre celles des chemins de fer; mais les circonstances étaient plus fortes que nous. Ces circonstances avaient été créés par les dix années de folles dépenses précédentes; elles étaient telles que nous devions nous en occuper et, pour cela, il ne nous restait qu'une voie à suivre. Il n'y avait pas à choisir, mais à accepter l'inévitable.

[Le très hon. M. Meighen.]

Cependant, les curiosités de cette histoire ne sont pas terminées. Bien que cette situation nous ait été imposée, les honorables députés qui font aujourd'hui partie du Gouvernement ont qualifié notre démarche de folie, susceptible de créer le chaos financier au Canada. Tout d'un coup, la régie du Gouvernement est devenue non seulement une folie, mais un crime; on a dit, non pas que nous avions écrasé l'actionnaire ou l'obligataire de Grande-Bretagne, mais que nous lui avions fait une grande faveur et gaspillé des millions du trésor du pays en philantropie inutile à l'égard de ces actionnaires britanniques. Puis vinrent les élections générales, et les honorables députés d'en face,—pas tous mais la plupart d'entre eux,—furent élus parce qu'ils avaient critiqué l'initiative que nous avions prise un, deux ou trois ans auparavant. Leur programme était de s'opposer à toute forme de nationalisation. Ils avaient dépeint sous les couleurs les plus sombres les conséquences effroyables de la folie commise, disaient-ils, par le gouvernement précédent. Je me rappelle avoir été à Montréal à cette époque et avoir vu de tous côtés les affiches des candidats libéraux. Je me souviens d'une en particulier: Celle de l'ex-député de Saint-Laurent-Saint-Georges. On y remarquait l'image de ses nobles traits. Il y était représenté, les bars croisés et au-dessous les simples mots suivants: Je suis contre la nationalisation. C'est sur ce programme qu'il fut élu comme tous les autres. Que s'est-il passé depuis? Je félicite les membres du Gouvernement de s'être complètement convertis et je vois avec plaisir que leurs années d'expérience ou de responsabilité n'ont pas été vaines. Et maintenant cet enfant qu'ils avaient souffleté et battu et qu'ils ont ensuite serré dans leurs bras en en réclamant la paternité, ils le proclament comme étant l'espoir de la nation. Aujourd'hui, ils se lèvent et défendent éloquemment la théorie et la pratique de la nationalisation.

Tout ce qui est amélioration de l'état de nos chemins de fer nationaux me fait plaisir. Je crois que l'année dernière a été un peu meilleure que l'année précédente. Je crois aussi, à part un seul échec, qu'il y a eu amélioration depuis 1920, je dirai même depuis la fin de 1919. Il a fallu pendant quelque temps faire de gros déboursés. Nous avons pris possession d'une ligne en décrépitude et l'autre presque dans le même état; des lignes disjointes qui n'étaient pas faites pour être exploitées ensemble. L'assemblage a été plus ou moins difficile. Il fallait dépenser de l'argent pour renouveler et améliorer ces lignes et c'est à partir de la fin de 1919 que le réseau n'a pas cessé de progresser. Jamais la progression n'a

été aussi rapide qu'en 1920, 1921 et 1922. Il est bon de rappeler comment cette fusion a été effectuée, car j'ai entendu d'étonnantes remarques dans cette Chambre depuis le commencement de la session et aussi au cours de la campagne électorale. J'ai entendu l'ex-député de Regina déclarer que le Gouvernement actuel avait trouvé les chemins de fer dans le chaos, séparés les uns des autres, avec trois ou quatre directions différentes, et faisant double emploi. Je l'ai entendu dire que le gouvernement actuel grâce à son génie d'organisation avait élaboré un programme qui, en réunissant les différentes lignes, avait amené le progrès qu'on remarque aujourd'hui.

Or, quels sont les faits? Peut-on dire du gouvernement actuel qu'il a effectué une fusion quelconque? Peut-on lui attribuer le moindre changement dans notre politique de chemin de fer? A-t-il fait autre chose que de suivre assidûment les traves de ses précéceseurs en oubliant qu'il les avait vilipendés et de tâcher de leur emboîter le pas d'aussi près que possible. Tout le programme de fusion avait été élaboré par le gouvernement précédent; toute la législation avait été votée par le Parlement antérieurement à 1921, et cette législation reste encore incontestée aujourd'hui. Elle décrétait que tous les chemins de fer appartenant à l'Etat devaient être englobés aussitôt que possible dans un seul grand réseau. Au moment du changement de ministère, ce programme était pour ainsi dire complètement réalisé, toutes les lignes du réseau actuel ayant été réunies, sauf le Grand-Tronc. En ce qui concerne ce dernier chemin de fer, il y avait dans la loi une disposition décrétant que dès que l'occasion se présenterait, le Gouvernement devait, par arrêté en conseil, l'englober dans le réseau. Pourquoi ne l'avait-on pas fait avant notre départ? C'est parce que la chose était impossible, en attendant non seulement la fin des délibérations, mais aussi la décision des arbitres. Cela ne se fit que dans l'automne. Il y eut appel du jugement arbitral et il fallait nécessairement que cet appel fut jugé avant d'englober le Grand-Tronc dans le réseau national. Le jugement ne fut rendu que peu après l'avènement du Gouvernement actuel. Celui-ci attendit dix mois, avant de promulguer le décret prévu depuis longtemps par la loi qui ordonnait l'incorporation de cette dernière ligne dans le grande réseau.

Telle fut l'évolution de ce qui est maintenant le grand réseau des chemins de fer Nationaux canadiens. Il nous fait plaisir de constater des signes d'amélioration, parce qu'à toute amélioration du côté des chemins de fer Nationaux correspond un avantage équivalent pour les contribuables canadiens. L'administration de notre réseau national constitue simplement un autre domaine de notre activité nationale, et ses résultats représentent simplement un autre chapitre de notre bilan public. Tout de même, malgré le plaisir que nous éprouvions à constater que la situation de nos chemins va s'améliorant, nous n'entendons pas nous laisser tromper par les apparences, ni nous laisser induire en erreur par des phrases adroitement conçues. Je suis porté à croire que la situation n'est pas aussi avantageuse que tant d'honorables députés imaginent. J'ai été étonné de l'analyse qu'en a faite l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges, qui a fait observer que, après n'avoir avancé que 10 millions aux chemins de fer Nationaux l'an dernier, ces derniers doivent cette année quelque 63 millions de plus qu'ils ne devaient il y a un an. En d'autres termes, à la fin de 1925 ils doivent environ 63 millions de plus qu'ils ne devaient à la fin de 1924, et ceci au chapitre de la dette consolidée, c'est-à-dire des obligations à longue échéance. Faisant entrer en ligne de compte les autres obligations, on constate une augmentation encore plus forte de la dette, soit, en chiffres exacts, $65,798,349.62, si l'on comprend quelque 2 millions de plus représentant l'augmentation du passif sur l'actif de même nature comparativement à l'année précédente. Voilà qui est une augmentation sensible de la dette publique du Canada,—car c'est bien une dette publique dont il s'agit. Peu importe que le Gouvernement, en sa qualité de comité du Parlement ou à titre de conseil exécutif, ait garanti la dette ou non, c'est nous qui la contractons. Nos représentants ont emprunté les fonds, et nous, qui appuyons ces représentants, devrons voir à ce qu'ils soient remboursés. Nous faisons notre affaire de cette dette tout comme si nous avions emprunté les fonds contre les obligations du Canada et les avions versés au trésor public. C'est chose qu'il ne faut perdre de vue.

Les honorables députés se rappelleront que dans l'exposé budgétaire on a prétendu,—ce que je ne contesterai pas pour l'instant,—que notre dette publique proprement dite se trouvait diminuée de 22 millions. Soit. Sous ce rapport, notre dette publique s'est accrue de 65 millions. Je sais que sur ces 65 millions, le Dominion a avancé 10 millions; il faut ajouter cette dernière au premier compte et non en faire une double inscription. Cette déduction faite, il reste 55 millions. Ainsi, avec une augmentation de 55 millions d'un côté et une diminution de 22 millions d'un autre, nous avons un accroissement net de 33 millions qui représente le nouveau fardeau imposé aux contribuables canadiens. Et nous sommes tellement fiers de ces résultats que

nous ne tenons plus de joie, voulons faire bombance, courons donner une commande à la commision des liqueurs et diminuons les impôts.

Il peut nous arriver d'exagérer notre enthousiasme au sujet de la situation actuelle, surtout si nous nous arrêtons à peser les réalités. Je sais que l'augmentation de la dette n'est pas aussi considérable que celle de l'année précédente. Je n'ai pas été sans admirer l'habileté dont a fait preuve le ministre des Chemins de fer lorsqu'ils nous a annoncé d'un air réjoui que la dette n'était pas aussi élevée que celle de l'année dernière ou de l'année antérieure, que nous avions presque fait du progrès,—que la situation n'allait pas s'aggravant à la même allure que dans le passé. C'est ce à quoi cela se résume. L'année précédente, l'augmentation était de 116 millions et l'année antérieure, de 116 millions. Je ne tiens pas à m'attribuer du mérite lorsqu'il ne m'en est pas dû, mais il me semble avoir lieu de dire qu'une leçon se dégage des débats qui ont lieu dans cette Chambre au cours de la dernière session, c'est-à-dire que l'on a mis en quelque sorte un frein aux abus dans l'administration des chemins de fer Nationaux, et qu'aujourd'hui du moins, nous ne faisons pas, en frais d'établissement, les mêmes dépenses exagérées que nous faisions dans le temps. Tout de même, la situation laisse encore à désirer. Etant donné la dette écrasante dont nous sommes chargés et l'augmentation de 65 millions ajoutée cette année du fait de nos chemins de fer, le public n'a pas lieu de se réjouir outre mesure et de croire que l'argent est ce qu'il y a de moins rare.

Je sais bien qu'on ne peut exploiter un chemin de fer sans faire certaines dépenses d'établissement, mais à coup sûr, maintenant que le réseau est remis sur pied et dans l'état où il se trouve aujourd'hui nous devrions pouvoir nous tirer d'affaire avec beaucoup moins de frais d'établissement que l'an dernier. On nous dit: nous avons voté 50 millions l'an dernier pour nos chemins de fer, et ils n'ont eu besoin que de 10 millions. Je ne pouvais m'empêcher d'admirer le joli verbiage de sir Henry Thornton à ce sujet. On le trouvera à la page 6 du rapport:

> La loi des subsides de 1925 accordait aux chemins de fer nationaux la somme de 50 millions pour l'année financière (fédérale) se terminant le 31 mars 1926. Il ne nous a fallu demander au Gouvernement que 10 millions sur cette somme. Il n'y a pas eu lieu de débourser la balance de ce crédit, en partie à cause de l'augmentation des revenus attribuables à des recettes brutes et nettes d'un chiffre qui dépassa nos prévisions, et en partie à cause des retranchements importants effectués dans l'achat de matériel et de fournitures, ainsi qu'à cause de l'utilisation de notre capital d'exploitation.

[Le très hon. M. Meighen.]

Ces paroles ne peuvent manquer de produire une certaine impression sur ceux parmi nous qui ne sont pas initiés aux secrets en matière de comptabilité de chemins de fer. On me permettra de donner lecture du paragraphe qui suit et de faire voir quel éclaircissement il apporte à cette assertion:

> En février 1925, il y a eu une émission de 17 millions d'obligations garanties du Canadien-Nord, à 10 ans, portant intérêt à 4 1/2 p. 100 et remboursables en or, ainsi qu'une autre émission de 18 millions d'obligations garanties du National-Canadien, à 5 ans, portant intérêt à 4 1/2 p. 100 et remboursables en or.
>
> A vrai dire, l'émission de $17,000,000 était un remboursement de deux émissions du Canadian Northern, l'une de 6 millions échue en décembre 1924 et l'autre de 11 millions échue en mars 1925.

Les 18 millions étaient destinés à de nouvelles constructions. En d'autres termes, on nous dit d'abord que nous n'avions pas besoin des 50 millions, mais seulement de 10 millions, la raison étant due à de meilleures conditions, à une augmentation des ressources, à des recettes nettes plus considérables et à l'emploi du capital d'exploitation. Mais aussitôt après, on nous apprend que 35 millions de plus ont été empruntés. Bref, nous n'avions pas besoin de 50 millions, mais seulement de 45 millions. Nous avons emprunté 10 millions du Gouvernement et 35 millions ailleurs. C'est ce qui ressort de ce paragraphe.

Maintenant, je vous le demande, monsieur l'Orateur, sur quelle garantie le National-Canadien a-t-il emprunté ces 35 millions? Allons-nous nous croiser les bras en toute sécurité parce que cet emprunt a été fait sans la garantie expresse du Gouvernement? Qui croira que le National-Canadien peut emprunter le prix d'une traverse usagée excepté sur la garantie du peuple canadien? Qui a déjà entendu parler d'une compagnie qui ne paie pas et ne peut payer la moitié de ses frais obligatoires et emprunte de l'argent à 4½ p. 100 sur les marchés financiers de l'univers? Si le National-Canadien a pu se faire avancer de l'argent, c'est que les prêteurs savaient que ce réseau représentait les contribuables du Canada et que ceux-ci verraient à ce que cette dette fût payée. C'est notre dette. Nous n'avions pas besoin de 50 millions, mais de 10 millions seulement parce que nous avons emprunté 35 millions ailleurs.

Il y a un autre paragraphe qui m'a d'abord mystifié puis amusé. Il se trouve à la page 7, et je conseille au ministre de ne jamais essayer d'enjoliver davantage le style de ce rapport. On serait porté à croire que, lorsque les réserves du combustible et des traverses sont réduites, le rapport doit en faire mention.

Si ces réserves sont réduites d'un million de dollars, cela signifie qu'un million de plus apparaît au compte des recettes; si elles sont réduites de 2 millions, ce sont 2 millions de plus au crédit des recettes nettes. Cette année, nous avons à notre crédit une augmentation de recettes nettes, mais nous voyons dans ce paragraphe que $7,876,460 de ce montant ont été obtenus par la vente de combustible, rails, traverses, et ainsi de suite. Je ne dis pas que ce soit une faute de les avoir vendus, mais je sais que si nous augmentons ainsi les recettes nettes, ce n'est qu'un accroissement fictif. Maintenant, on croirait que le rapport doive en faire mention, mais attendez que je lise avec quelle suavité cela est admis:

Les dépenses portées à ce compte furent beaucoup moindres...

C'est-à-dire les achats et les magasins...

...en 1925 qu'en 1924. Le prix des matériaux à peu changé au cours de l'année. Un effort énergique a été fait pour réduire la quantité de marchandises en main, les moyens employés étant des méthodes améliorées et une surveillance plus étroite. Les quantités de matériaux et de fournitures en main, y compris les traverses, le combustible, les rails, etc., représentaient à la fin de l'année $7,876,460.79 de moins qu'en 1924.

Je ne crois avoir jamais vu de meilleure application du proverbe qui dit que nécessité fait loi.

M. EULER: Le très honorable député dit-il sérieusement que les recettes sont augmentées en raison de la vente des marchandises en main ou de n'importe quel autre actif?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que dit le rapport. Naturellement, ce serait l'une des dépenses de l'exploitation de la ligne.

M. EULER: Vous donnez simplement une autre forme à cet actif.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais il se fait certainement sentir par l'augmentation du revenu net.

M. EULER: Cependant, c'est différent des recettes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lorsque vous vous vantez d'un revenu net, vous ne devez pas oublier que vous avez $7,876,000 de charbon de moins.

M. EULER: Il y a une différence entre les recettes et les revenus.

L'hon. M. DUNNING: Pas en ce qui concerne la houille.

Le très hon. M. MEIGHEN: Eh bien! les traverses, le combustible, les rails.

L'hon. M. DUNNING: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que je fais observer. Nous devons nous rappeler que nous avons cela de moins en main, et c'est pour cela même que nos recettes sont d'autant plus élevées. Mais, monsieur l'Orateur, il y a un oubli dans ce rapport. Je me reporte à la page 8 et me demande où est allée l'habileté de celui qui l'a préparé. Il dit franchement:

Les recettes du service des voyageurs subirent une diminution de $615,516.78 sur celles de 1924. Le nombre des voyageurs transportés diminua de 1,032,641.

Pourquoi cette déclaration aussi dépourvue de tout artifice? Conformément au plan adopté pour la rédaction du reste du rapport, ce passage aurait dû être ainsi conçu.

"Les directeurs ont été plutôt scandalisés de la prodigalité du grand public qui voyageait sans nécessité sur les chemins de fer; il a rédigé en pareilles termes ce passage eût été surtout chez les pauvres. Les efforts herculéens du conseil directeur ont été couronnés du plus beau succès et ont économisé $615,516.78 au public canadien." Si on l'avait rédigé en pareille termes, ce passage eût été conforme au reste du rapport.

Il est vrai que les recettes de la compagnie on été plus généreuses qu'en 1924; mais en comparaison de celles de 1923, elles sont moins belles; elles restent en deçà de quelques millions,—je n'ai pas fait de calcul,—du chiffre de 1923. Donc il n'y a pas lieu pour nous de perdre la tête surtout quand on lit à la page 8 cette phrase significative:

L'estimation officielle que le gouvernement canadien a fait de toutes les récoltes canadiennes de grain durant l'année 1925 était de 1,126,113,100 boisseaux, soit un relèvement de 33.5 p. 100.

Donc, une augmentation de plus d'un tiers en une seule année. C'est une année phénoménale; c'est d'elle que viennent tous ces beaux résultats. Je sais qu'on ne pourrait pas s'attendre à en voir tous les fruits dans l'exposé ferroviaire de 1925; on en voit l'influence dans les quatre mois de cette année que le ministre a compris également dans son exposé.

L'hon. M. DUNNING: Il s'est transporté moins de grain en 1925.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a beaucoup plus de blé, bien que le total des grains ait baissé un peu. C'est le blé qui forme le gros du mouvement de long parcours; c'est ce qui explique le relèvement de 1925. Tout de même l'essor imprimé au mouvement par cette immense récolte a été si fort que nous n'avons point lieu de perdre la tête à cause de l'augmentation dans le chiffre total des recettes. Nous n'en avons pas tiré grand

résultat; mais j'espère que cette année réflétera bien davantage l'abondance des récoltes de l'année dernière.

Les honorables membres ont cherché à nous prouver que tout va pour le mieux; que les tarifs ne laissent rien à désirer; en somme, que tout est excellent. Je remarque cependant que le ministre a affirmé que nous ne sommes pas en état de solder nos intérêts, pas même dans l'Ouest canadien, la somme de tout ce grain. Il y a, dit le ministre, les débentures du Grand-Tronc à 4½ p. 100 et nous devons priver ces actionnaires de leurs intérêts, comme cela se fait depuis je ne sais pas quand, à l'exception de l'année 1923. Eh bien, nous ne payons pas ces dettes. En réalité, ces intérêts ne constituent pas notre dette propre dans le sens que nous ne les ayons pas garantis; mais c'est la dette de la voie ferrée que nous exploitons et, tant que nous ne pourrons pas la payer, nous ne devons pas déborder d'enthousiasme et crier que nous allons on ne peut mieux. Je ne suis pas sûr de bien comprendre le raisonnement du Gouvernement en ce qui concerne ces débentures à 4½ p. 100. Je conviens avec le ministère que les porteurs des valeurs du Grand-Tronc n'ont certainement pas sujet de se plaindre de la façon dont les traite le peuple canadien. Je ne dirai pas que les détenteurs de ces débentures du Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas l'ombre d'un grief légitime; je ne dirai pas non plus qu'ils en ont; mais je dois avouer que la question m'embarrasse. Si je comprends bien la situation, le Grand-Tronc-Pacifique a émis, entre autres valeurs, ces débentures à 4½ p. 100, le Grand-Tronc-Pacifique se portent garant du paiement des intérêts, comme du principal à l'échéance. Les intérêts ont été garantis également par la compagnie-mère, la compagnie du Grand-Tronc; seulement cette dernière ne s'est engagée que dans les limites de l'excédent de ses recettes sur ses propres obligations en matière d'intérêt; si ses recettes ne dépassaient pas le chiffre des intérêts qu'elle était tenue de solder pour le compte de ses propres valeurs, elle n'était pas responsable. Le ministre prétend que ce cas ne s'est pas présenté: que le Grand-Tronc n'encaisse pas des recettes dépassant ce qu'il doit sur ses propres obligations. J'accepte sa parole; mais je sais que c'est encore une dette du Grand-Tronc-Pacifique. Là, aucune condition: le Grand-Tronc-Pacifique s'est engagé à payer sans aucune réserve. Je sais que le Grand-Tronc-Pacifique est en liquidation et que partant il existe une distinction, une distinction bien marquée, en droit, à cause de cette liquidation. Mais sommes-nous bien certains que cette distinction suffit? Pendant combien de temps allons-nous tenir le Grand-Tronc-Pacifique en liquidation, et invoquer le prétexte de cette liquidation pour ne pas payer nos dettes? Il existe peut-être une raison pour la continuer; je ne la conçois pas en ce moment. Mais à moins qu'il existe une raison dont jusqu'ici je n'ai entendu mot, je prie le ministre de réfléchir sérieusement à l'opportunité de conclure quelque arrangement au sujet de ces débentures. Jamais aucun des détenteurs de débentures ne s'est adressé à moi; j'ai discuté personnellement la question avec sir Henry Thornton, mais je ne crois pas avoir discuté le sujet avec d'autres en dehors de cette Chambre. Il me répugne de voir le pays exploiter un chemin de fer et refuser de payer les dettes de ce dernier.

Il existe une autre demande d'un caractère différent; elle ne repose pas sur une base aussi solide, mais il vaut la peine de la mentionner. Le chemin de fer Nord-Canadien a ce que l'on appelle des obligations-débentures sur les recettes pour une somme d'environ 25 millions. Ces obligations portent intérêt à 5 p. 100, mais cet intérêt n'est payable que sur les recettes. Chose étrange, ces débentures se sont vendues à prime; les acheteurs s'étaient imaginés que le peuple canadien accepterait des tarifs assez élevés pour payer l'intérêt sur l'argent qui avait servi à la construction de la voie. Aujourd'hui, le bureau de direction dit: "Nous n'avons pas encaissé de recettes suffisantes". Il faut se rappeler, et j'appelle l'attention de l'honorable représentant de Rosetown (M. Evans) sur ce point, que ces débentures sont une charge contre le chemin de fer même dont il a parlé. Et elles ne constituent qu'une seconde obligation; ajoutées à la première, elles forment un capital très réduit lu réseau Nord-Canadien dans l'Ouest. Elles n'ont rien à faire avec les embranchements d'Ontario, ni avec les autres de l'Est, mais elles forment une seconde charge sur l'immense réseau de l'Ouest canadien, dont dépend le développement de la moitié du pays. Nous n'avons pas payé un sou d'intérêt depuis 1914. Et pendant que nous refusons de payer les intérêts, nous discourons dans cette Chambre, nous nous félicitons des heureux résultats obtenus et nous déclarons que les taux sont suffisamment élevés. Je ne crois pas que ce soit là une vantardise digne d'un homme. Je ne dis pas que légalement nous soyons tenus de payer, mais si nous sommes dispensés légalement de payer à cause de notre pauvreté, n'allons pas crier aux quatre vents du ciel que nous sommes très prospères à cause des taux réduits que nous payons. Les deux

prétentions ne vont pas de pair. Je demande au Gouvernement d'étudier les deux questions. La première est assise sur une base plus solide, beaucoup plus solide, il me semble. Nous ne devrions pas nous reposer sur nos lauriers et nous vanter d'avoir accompli notre devoir et que nous faisons honneur à nos obligations quand, de fait, nous utilisons l'argent des autres et refusons de payer un sou d'intérêt sur cet argent.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je ne désire faire en ce moment aucune autre remarque, sauf celle-ci: je me demande si le ministre, avant de présenter son état annuel, a lu celui de son prédécesseur l'an dernier? Dans l'affirmative, il a dû remarquer certaines prophéties que faisait le ministre dans cette Chambre il y a juste un an. Tout ce discours alors avait quelque chose de prophétique. De grandes choses allaient s'accomplir. Le ministre était opposé au monopole, mais pas trop, vous savez. Il ne voulait y recourir que dans le cas où les autres remèdes seraient sans effet. La phrase "pas de monopole sur terre ou sur mer" n'existait pas encore; mais on abusait du mot "coopération". Le ministre nous répétait souvent qu'il avait forcé le président du réseau National-Canadien et le président du Pacifique-Canadien à s'entendre, à trouver un remède contre le double service afin d'éviter les frais énormes que payait le peuple canadien. Il nous déclara que c'était là la politique qu'il avait adoptée et qu'il était décidé de mettre en pratique. Ses remarques se trouvent à la page 2921 (t.a.) du Hansard de l'an dernier. Voici ce qu'il dit:

> Néanmoins, je demanderai aux chemins de fer d'élaborer, si possible, un plan qui permette de réaliser des économies à cet égard, car j'avoue sincèrement que, pour l'heure, je ne suis pas en faveur d'un monopole d'état ou privé. Si l'on n'y réussit pas,—ce n'est pas du tout une menace,—je déciderai s'il y a lieu de demander à la commission des chemins de fer ou à son président de se charger de la besogne et de voir si l'on ne peut arriver à une entente satisfaisante. Un honorable député a dit l'autre jour, avec raison, que, à son avis, le problème ne sera résolu que par une entente à l'amiable. Mais s'il est impossible de conclure une telle entente, je demanderai, que d'une façon quelconque, l'on permette à la commission des chemins de fer de préparer un plan qui produise le résultat voulu sans faire tort à aucune compagnie de chemin de fer.

Nous n'avons pas beaucoup entendu parler des résultats de ces efforts dans le discours de cet après-midi. Toutes ces paroles se sont-elles envolées dans les airs? Toutes ces prophéties ont-elles été oubliées?

L'hon. M. DUNNING: Je pourrais dire que de bons résultats en ce sens ont suivi l'entente entre les deux présidents des réseaux. Il est vrai que je n'ai pas mentionné la chose cet après-midi, parce que je n'ai pu me procurer les détails quant aux services supprimés. Mais on me dit que les résultats en ce sens sont importants.

Le très hon. M. MEIGHEN: La Chambre aurait appris les renseignements avec plaisir, si l'on avait obtenu des résultats, et cela aurait été d'autant plus intéressant qu'aucun d'entre nous n'a remarqué la moindre chose en ce sens.

L'hon. M. DUNNING: Je puis assurer mon très honorable ami que, depuis le peu de temps que je suis ministre, on s'est plaint gravement dans diverses parties du pays de la réduction du nombre des trains effectuée par suite de cette entente. C'est de cette façon que je sais qu'on a agi en ce sens.

Le très hon. M. MEIGHEN: On a réduit le nombre des trains dans certains endroits. Je le sais; mais je pense que le ministre aura de la difficulté à démontrer que cela est dû à une entente quelconque. Il pourra difficilement nous expliquer en quoi consiste exactement cette entente. En tout cas, si l'on a conclu une telle entente, la Chambre aurait dû le savoir, car l'an dernier on lui avait fait croire que le Gouvernement avait la ferme intention d'agir en ce sens. Si ma mémoire ne me fait défaut, le premier ministre a laissé entendre à Richmond-Hill qu'on devait augmenter les pouvoirs de la commission des chemins de fer. Il ajoutait que la commission réglementait déjà les prix de transport et que, à son avis, rien n'empêchait de faire réglementer le service de la même manière. Qu'a-t-on fait à cet égard? Rien, naturellement; absolument rien, pour la raison qu'à cette époque le service était réglementé par la commission autant que les prix. Mais cette phrase alléchante faisait bien dans un discours de réunion populaire; elle semblait faire partie intégrante du manifeste lancé à l'occasion de la campagne électorale et l'état de la loi importait peu.

Je prie le Gouvernement de nous dire avant la fin de la discussion ce qu'a produit cette méthode de collaboration. Qu'on nous dise exactement à quoi se sont engagés sir Henry Thornton et M. Beatty; sur quoi se sont entendus les deux présidents, s'ils se sont entendus sur un point quelconque; sinon, fera-t-on appel à la commission des chemins de fer ou non? En un mot, que le Gouvernement nous fasse connaître ses intentions, ce qu'il se propose de faire dans l'intérêt du public. Qu'on nous donne l'assurance qu'on surveillera étroitement les dépenses, aussi bien que

les frais d'établissement que les dépenses d'exploitation, autant que nous puissions le faire. Notre réseau devrait se contenter, autant que possible, de ce qu'il possède actuellement. Nous ne devrions pas faire de nouveaux déboursés tant que la population du pays n'aura pas augmenté. Qu'on nous donne l'assurance qu'on ne fera plus de téméraires mises de fonds dans les chemins de fer Nationaux.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des crédits.)

Gouvernement civil.—Chemins de fer et Canaux.—Appointements, $222,155; dépenses casuelles, $38.000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il me semble que certaines modifications qu'on se proposait de faire ne s'effectuent pas rapidement. On disait, entre autres choses, qu'un changement considérable serait fait dans le personnel du département des Chemins de fer et des Canaux, maintenant que le Gouvernement ne s'occupe plus du tout de l'exploitation des voies ferrées. Que dit le ministre à ce sujet?

L'hon. M. DUNNING: Je ne connais aucun engagement pris les années dernières au sujet de la réduction du nombre des employés. On me dit que la besogne du ministère est pour ainsi dire la même que durant les années dernières et le nombre des fonctionnaires ne varie pas.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est exactement ce que je dis. Nous pensions que, le Gouvernement n'ayant plus à s'occuper de l'exploitation des voies ferrées, il n'aurait plus besoin de tant d'employés et d'autres pensaient comme nous. On croyait qu'étant donné ce nouvel état de choses, nous n'aurions plus besoin de tant d'experts grassement rémunérés, comptables ou autres.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami semble oublier que la plus grande partie des frais du gouvernement civil présentement à l'étude ont trait à l'administration des canaux. On n'a jamais employé au ministère un grand nombre de fonctionnaires relativement à l'exploitation des voies ferrées. Les appointements du personnel chargé de l'exploitation du réseau de l'Etat ont toujours été versés par le chemin de fer, même quand le Gouvernement l'exploitait comme un service de l'administration. La plus grande partie des employés s'occupent actuellement de l'administration des canaux et ils ne font que la surveillance et la vérification rendues nécessaires par le déboursé des crédits des chemins de fer par l'entremise du département.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne sais pas s'il est juste d'attendre du ministre qu'il ait déjà étudié la question à fond. Je sais qu'on a eu l'intention—et ce ne fut pas l'idée d'un seul parti—que ce qu'il faudrait faire, une fois que nous serions débarrassés des chemins de fer,—et c'est ce que nous sommes en train de faire—de confier l'administration des canaux au département des Travaux publics et de faire disparaître le département des chemins de fer. Le ministre connaît-il quelque bonne raison pour que ce département ne disparaisse pas?

L'hon. M. DUNNING: Je puis seulement dire que je trouve amplement de quoi m'occuper et j'ai tout lieu de croire qu'il en est de même des fonctionnaires du département. Je ne pense pas que le département des Chemins de fer et des Canaux soit un de ceux que le premier ministre ou le ministère en général ait jamais songé à fusionner avec un autre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je remarque également que nous avons deux nouveaux fonctionnaires. Pourquoi cela?

L'hon. M. DUNNING: Un ingénieur a été permuté d'un emploi extérieur à un emploi intérieur. C'est une nomination nouvelle, avec une dactylographe supplémentaire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre aura-t-il l'obligeance de parcourir sa liste, de nous indiquer ceux qui ont des travaux de génie à exécuter et de nous dire quel a été leur travail dans le passé, pour que nous en ayons une idée? La liste est en réalité la même comme au temps où nous nous occupions beaucoup de travaux de chemins de fer, alors que nous avions des acheteurs de terrains pour les emprises et ainsi de suite.

L'hon. M. DUNNING: Nous en avons un maintenant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle est son utilité?

L'hon. M. DUNNING: Nous avons fait l'acquisition d'une grande étendue de terrain pour une emprise sur le nouveau canau Welland. Il nous faut un fonctionnaire pour voir aux emprises.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce n'est pas un bon nom pour cela. Cela a plutôt l'air d'être pour les chemins de fer que pour les canaux. On ne semble pas s'être préoccupé, dans cette liste, de rien faire pour la population du Canada. Le Gouvernement a nullement tenté de profiter de l'avantage de la suspension de l'activité des chemins de fer pour réaliser les économies toujours ajournées au bénéfice de la population. On ne se préoccupe pas du combustible.

L'hon. M. DUNNING: La vérulence de langage de mon honorable ami dépasse sûrement l'importance de cette affaire. N'est-il pas tout naturel que l'homme qui s'occupe des emprises pour les canaux doive aussi s'occuper de ces emprises pour tout le département? Nous avons des chemins de fer de l'Etat, et sous bien des rapports l'administration relative à des matières comme les emprises sont encore du ressort du département. Il n'y a qu'un fonctionnaire chargé des emprises pour les chemins de fer, et il me fera plaisir de relever chaque nom de la liste des quatre-vingt-onze noms de fonctionnaires et de dire à mon honorable ami lesquels s'occupent des chemins de fer et lesquels s'occupent des canaux. Le sous-ministre s'occupe des chemins de fer...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il s'occupe beaucoup des deux.

L'hon. M. DUNNING: Oui. Puis nous avons les fonctionnaires suivants:

Ingénieur en chef.—Canaux.
Contrôleur.—Chemins de fer et Canaux.
Ingénieur en chef adjoint.—Canaux.
Avocat.—Chemins de fer et Canaux.
Secrétaire.—Chemins de fer et Canaux.
Sous-ministre adjoint.—Chemins de fer et Canaux.
Agent des emprises.—Chemins de fer et Canaux.
Ingénieur-électricien senior.—Canaux.

Je dois ajouter que l'ingénieur électricien senior est aussi le conseil de la commission des chemins de fer.

Ingénieur-hydraulicien senior.—Canaux.
Contrôleur adjoint.—Chemins de fer et Canaux.
Ingénieur senior de bureau.—Canaux.
Ingénieur des ponts et de la construction.—Canaux.
Commis en chef.

C'est le commis en chef du département.

Comptables du ministère.

Cela s'explique tout seul. Il faut tenir compte des avances consenties au National-Canadien et ainsi de suite; pour cela il faut des comptables au ministère.

Commis-secrétaire.—Canaux.
Ingénieur hydraulique.—Canaux.
Acheteur pour le ministère.—Canaux.
Vérificateurs ambulants.—Chemins de fer et Canaux.

Il faut se rappeler que c'est le département des Chemins de fer qui s'occupe de l'aide aux bonnes routes consentie par le gouvernement fédéral.

M. FOSTER: Qu'est-ce que ces vérificateurs font de plus?

L'hon. M. DUNNING: Ils font la vérification des subsides aux provinces pour les bonnes routes et des reçus et des débours relatifs aux canaux. Toutes les avances consenties au National-Canadien en vertu de certificats sont aussi vérifiées par ces deux vérificateurs.

Ingénieur senior adjoint.—Canaux.
Dessinateur principal.—Canaux.
Comptable de ministère.—Chemins de fer et Canaux.
Acheteur junior.—Canaux.
Comptables du ministère.—Canaux.
Traducteur.—Chemins de fer et Canaux.
Commis principaux.—Canaux.
Commis-classeur principal.—Chemins de fer et Canaux.
Ingénieur du service hydrométrique.—Canaux.
Ingénieur junior du service hydrométrique.—Canaux.
Secrétaire administratif.—Chemins de fer et Canaux.
Dessinateur.—Canaux.
Commis-sténographe légiste senior.—Canaux.

Viennent ensuite des commis jusqu'à la fin.

M. FOSTER: Pour l'année 1925-1926, mais pas pour 1926-1927.

L'hon. M. DUNNING: Cela dépend du nouveau classement opéré par la Commission du service civil; le classement est différent. Le nombre est le même.

M. FOSTER: Sont-ils mentionnés plus bas sur la liste?

L'hon. M. DUNNING: Treize employés sont classés comme commis dans le classement de 1926-1927, tandis qu'ils sont indiqués collectivement dans le classement de 1925-1926.

M. FOSTER: Sont-ce les mêmes fonctionnaires?

L'hon. M. DUNNING: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre peut-il me dire combien coûte la comptabilité de ce seul département? Maintenant qu'il ne s'occupe plus des chemins de fer, il n'a plus que les canaux à administrer.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai pas le renseignement ici, ce soir, mais je puis me le procurer. Mon sous-ministre n'a pas le dossier du département avec lui. Je n'ai que mon dossier personnel.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En ce cas, je propose que le comité lève la séance et fasse rapport sur l'état de la question.

L'hon. M. DUNNING: Ne pouvons-nous pas adopter ce seul article? Je ne demande pas au comité d'en adopter d'autre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non. A notre avis, de folles dépenses s'effectuent dans ce département et il faut y mettre un terme.

L'hon. M. DUNNING: Je m'efforcerai d'obtenir le renseignement pour mon honorable ami. Je l'ai sur le tableau général du département, je crois. Dans le service du contrôleur, par exemple, l'exécutif et le personnel du bureau comprennent un contrôleur,

un contrôleur adjoint, un commis en chef, deux commis-sténographes seniors, un commis-sténographe, un traducteur senior. Dans la sous-section de la vérification du service du contrôleur, il y a trois vérificateurs ambulants, un comptable de ministère, classe 2, un commis-comptable senior, huit commis-comptables, deux commis-sténographes et un commis-dactylo junior. Dans la sous-section des comptes, il y a deux comptables de ministère, classe 4, un comptable de ministère, 1ère classe, deux commis-comptables seniors, deux commis-comptables, un commis aux fournitures senior, un commis aux fournitures, un commis-sténographe, un commis-sténographe junior et un dactylo. Cela complète le personnel de comptabilité du service du contrôleur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quels sont les frais globaux?

L'hon. M. DUNNING: Il faudrait déduire ces chiffres un à un de l'autre renseignement que j'ai donné à mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'imagine que mon honorable ami tient à connaître les frais d'administration de son département. Certes, il tient à savoir ce que coûte la comptabilité de son département, avant de nous demander de voter cet article, ou va-t-il tout approuver sans regarder, en apposant un timbre en caoutchouc? Il tient assurément à savoir si la comptabilité de son département est aussi coûteuse aujourd'hui que lorsqu'il avait beaucoup d'affaires à régler. Je me figurais que mon honorable ami était un de ces hommes qui aiment à savoir ce qu'ils font.

L'hon. M. DUNNING: Oui. Je pense que mon honorable ami ne m'assimile pas à un timbre en caoutchouc.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non.

L'hon. M. DUNNING: Je m'efforce de traiter les premières choses les premières. Je ne suis pas encore convaincu que le travail soit moindre au département qu'auparavant. J'ai constaté qu'il s'y fait beaucoup de travail touchant les relations actuelles avec les chemins de fer, et encore davantage à propos du canal de Welland, dont le creusage entraîne une certaine coopération entre notre département et les autres. Les recherches qu'imposent la question de la canalisation du Saint-Laurent et autres questions connexes retombent aussi dans une très large mesure sur mon département. Je suis toutefois disposé à scruter la question davantage. Comme de toute évidence mon honorable ami ne veut pas laisser adopter cet article fort simple, ce soir, je propose que le comité fasse rapport et lève la séance. Quand je me présenterai de nouveau devant le comité, je m'efforcerai de me procurer ce renseignement pour mon honorable ami qui, je n'en doute pas, constatera l'existence d'autres informations qu'il désire, et que je ne possède peut-être pas, aujourd'hui.

M. GEARY: Plairait-il au ministre de donner également certains renseignements?

L'hon. M. DUNNING: Volontiers.

M. GEARY: Le personnel de 1926-1927 est-il le même que celui de l'année précédente, ou l'a-t-on diminué à la suite de quelque vacance? S'il existe une vacance a-t-on essayé de la remplir?

L'hon. M. DUNNING: Il peut y avoir une vacance d'emploi subalterne mais il n'y a pas de changement important. L'honorable député, cela va sans dire, sait que toutes les vacances sont comblées par la commission du service civil.

M. GEARY: Oui, mais il en est qu'il ne doit pas y avoir lieu de remplir.

L'hon. M. DUNNING: Je ferai observer à mon honorable ami (sir Henry Drayton) que dans la division des grandes routes nous faisons des retranchements à mesure que les travaux diminuent.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est ce qui doit se faire dans le cours ordinaire des choses.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

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

MERCREDI, 26 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

COMITE DES CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE

M. W. D. EULER (Waterloo-Nord) présente le 1er rapport du comité permanent des chemins de fer et de la marine exploitée et régie par le Gouvernement. Le rapport est ainsi conçu:

Votre comité propose que ses minutes et les témoignages qu'il entend soient imprimés de jour en jour pour l'usage des membres du comité et de la Chambre, et que l'application de l'article 74 soit suspendue à cette fin.

M. EULER présente le 2e rapport du comité permanent des chemins de fer et de la marine, propriété de l'Etat, exploitée et régie par lui. Le rapport est ainsi conçu:

Votre comité propose qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre.

Monsieur l'Orateur, je propose l'adoption des 1er et 2e rapports du comité permanent des chemins de fer et de la marine, propriété de l'Etat, exploitée et régie par lui. Le Règlement exige peut-être un préavis de cette motion; mais nous voulons siéger demain et les présents rapports ne traitent que de l'impression de la preuve et de la permission de siéger pendant les séances de la Chambre. La Chambre consentira sans doute à leur adoption.

L'hon. sir HENRY DRAYTON (York-Ouest): Il me semble qu'on pourrait adopter la motion; seulement je veux faire remarquer au président du comité qu'il est plutôt inutile d'adresser aux membres des avis de convocation, qui leur arrivent quand la séance en question a déjà eu lieu. Je ne sais quand on a envoyé ces avis; mais je sais que le mien ne m'est parvenu que ce matin. Les avis de convocation des comités devraient être expédiés à temps pour permettre aux membres de ces comités de faire leurs arrangements pour assister à la séance. Quoi qu'il en soit, je ne m'oppose pas à ce qui se fait maintenant.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN RAPPORT

Par l'hon. M. LAPOINTE: Le rapport annuel de la commission du service civil pour l'année 1925.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

EXPORTATION DU GRAIN PAR VOIE DE VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Combien de grain de toute nature a-t-on exporté dans la saison-récolte actuelle par le port de Vancouver (a) par chacun des élévateurs de l'Etat, (b) par chacun des élévateurs privés?

2. La Commission du port a-t-elle fait des représentations ou propositions au gouvernement fédéral pour autoriser la location ou la vente de quelques-uns de ses élévateurs? Dans ce cas, quels élévateurs voulait-on louer ou vendre, à qui, à quelles conditions?

L'hon. M. CARDIN:

1. (a) Par les élévateurs de la commission du port de Vancouver, comme suit:

	Exportations Boisseaux
Elévateur n° 1 de la commission du port de Vancouver	11,787,841
Elévateur n° 2 de la commission du port de Vancouver	7,495,120

(b) Par les élévateurs privés, comme suit:

	Exportations Boisseaux
*Vancouver Terminal Grain Company	19,612,375
*Burrard—United Grain Growers, locataires	8,438,640
*Columbia—Columbia Grain Company, Limited, propriétaires	918,224
Total	48,252,200

*Données fournies par les élévateurs.

2. Non.

USINE DE LA DODGE MOTOR COMPANY A TORONTO

M. ARMSTRONG (Lambton-Est) demande:

1. La Dodge Motor Company a-t-elle acheté du gouvernement fédéral le terrain sur lequel sa fabrique est construite à Toronto?

2. Dans l'affirmative, combien a-t-elle payé au Gouvernement et quelle est la date de l'achat?

3. Au cours des négociations le Gouvernement ou un membre du cabinet a-t-il assuré au représentant de la compagnie que le tarif sur les automobiles devait rester ce qu'il était alors?

L'hon. M. LAPOINTE:

1. Aucun renseignement.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

M. CLOVIS T. RICHARD

M. DOUCET demande:

1. M. Clovis T. Richard, avocat, de Bathurst (N.-B.), a-t-il été à l'emploi du Gouvernement depuis le 1er janvier 1922?

2. Dans l'affirmative, à quel titre?

3. Quelle rémunération lui a-t-on payée pour les années 1922-1923, 1923-1924, 1924-1925 et 1925-1926 respectivement?

L'hon. M. LAPOINTE:

Ministère de la Douane et de l'Accise.

1. Oui.

2. Avocat du département dans une cause relative à la loi spéciale des revenus de guerre.

3. (a) Rien.
(b) $50.
(c) Rien.
(d) Rien.

Département de la Justice.

1 et 2. M. Richard a agi en qualité d'agent du ministère de la Justice en plusieurs occasions.

3. Les rémunérations ont été payées par les départements intéressés.

Ministère de la Marine et des Pêcheries.

1. Oui.

2 et 3. (a) 1922-1923—$70 pour services professionnels relativement à des poursuites pour violation de la loi des pêcheries. (b)

1923-1924—$15 pour services professionnels relativement à des poursuites pour violation de la loi des pêcheries. (c) 1924-1925—Rien. (d) 1925-1926—$145.65, comme commissaire enquêteur sur des accusations de partisannerie politique.

Ministère des Postes.

1. Oui.

2. A titre de commissaire enquêteur sur des accusations de partisannerie politique.

3. 1922-1923 —
1923-1924 $608.50.
1924-1925 —
1925-1926 $ 89.55.

ACHAT DE CRIBLURES

L'hon. M. ROGERS demande:

1. Combien de criblures le département de l'Agriculture a-t-il achetées chaque année de 1917 à 1921 inclusivement?

2. De quelles maisons ces criblures ont-elles été achetées, combien de chacune, dans chacune des années susdites?

3. Quels furent le prix d'achat et de vente de ces criblures dans chacune des années en question?

4. Quels ont été les profits ou pertes pour le public, sur l'achat et la vente de ces criblures?

L'hon. M. MOTHERWELL:

1.

	Tonnes
1917-1918	5,661.8
1918-1919	12,931.482
1919-1920	3,363.375
1920-1921	Rien

2.

1917-1918

Nom	Tonnes
Bole Grain Company	15.48
Elévateur du gouvernement canadien, Fort-William	50.52
Elévateur du gouvernement canadien, Saskatoon	33.
Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien	393.105
Consolidated Elevator Co.	425.34
Davidson & Smith	37.395
Empire Elevator Co.	422.185
Fort William Grain Co.	206.405
Grand Trunk Pacific Elevator Co.	703.69
Horn, David & Co.	33.
Mutual Elevator Co.	173.79
Northern Elevator Co.	230.535

1917-1918

Nom	Tonnes
Northwestern Elevator Co.	352.
Ogilvie Flour Mills.	280.68
Ogilvie Flour Mills.	441.25
Port Arthur Elevator Co.	1,240.925
Sask. Co-operative Elevator Co.	260.
Thunder Bay Terminal Elevator Co.	66.
Western Terminal Elevator Co.	296.5

1918-1919

Bole Grain Co.	63.79
Elévateur du gouv. canadien	794.335
Canadian Feed Manufacturing Co.	317.07
Consolidated Elevator Co.	1,150.865
Davidson & Smith	135.1
Empire Elevator Co.	602.08
Grand Trunk Railway Elevator Co.	143.225
Grand Trunk Pacific Elevator Co.	2,272.06
Mutual Elevator Co.	548.08
National Elevator Co.	38.385
Northwestern Elevator Co.	745.325
Ogilvie Flour Mills.	803.49
Port Arthur Elevator Co.	1,682.705
Robin Hood Mills Limited.	65.903
Saskatchewan Co-operative Elevator Co.	1,570.604
Sellers, M. & Fils.	173.704
Thunder Bay Terminal Elevator Co.	453.43
Western Terminal Elevator Co.	1,371.331

1919-1920

Consolidated Elevator Co.	450.5
Western Terminal Elevator Co.	277.
Mutual Elevator Co.	100.
National Elevator Co.	35.025
N. M. Paterson Company Limited.	60.
G. T. P. Elevator Co.	203.
Ogilvie Flour Mills Limited.	297.
Saskatchewan Co-operative Elevator Co.	462.
Elévateur du gouv. canadien.	34.
Port Arthur Elevator Co.	256.85
Northwestern Elevator Co.	284.5
Eastern Terminal Elevator Co.	122.
Empire Elevator Co.	182.50
United Grain Growers Limited.	388.
Thunder Bay Elevator Co.	145.5
C. P. R. Co. Elevator.	25.
Fort William Elevator Co.	40.

3.

	Prix d'achat	Prix de vente
1917-1918	$35 et $42.50 la tonne	$35 et $42.50 la tonne
1918-1919	35 la tonne	25 à 45.20 la tonne
1919-1920	30 la tonne	25 à 45.20 la tonne

4. Perte $146,752.41.

[L'hon. M. Lapointe.]

BUREAUX DES CHEMINS DE FER NATIONAUX POUR LA DIVISION D'HALIFAX

M. MacNUTT demande:

1. Est-il vrai que les locomotives du National-Canadien voyagent entre Halifax et Mulgrave, au lieu d'achever leur course à Truro, comme cela se faisait anciennement, et que les bureaux divisionnaires ont été transportés de Truro et Bridgewater à Halifax?

2. Dans l'affirmative, qu'est-il résulté du changement, et quelle économie a-t-on réalisée par ce moyen?

L'hon. M. DUNNING:

1. Oui.

2. Rendement meilleur de l'exploitation et économie annuelle de $52,000.

ACHAT DE VOITURES DE VOYAGEURS PAR LE NATIONAL-CANADIEN

M. DOUCET demande:

Combien de voitures de voyageurs, en acier, a-t-on ajoutées au matériel d'exportation du National-Canadien, dans les années terminées, le 31 mars 1923, 1924, 1925 et 1926?

L'hon. M. DUNNING:

Année terminée le 31 mars 1923, aucun.
Année terminée le 31 mars 1924, 74.
Année terminée le 31 mars 1925, 66.
Année terminée le 31 mars 1926, 21.

NOMINATION DU MAITRE DU PORT DE KINGSVILLE

M. GOTT demande:

1. M. J. A. Donaldson, de Kingsville (Ontario), qui fut directeur du scrutin dans la circonscription électorale d'Essex-Sud lors des élections fédérales de 1925, a-t-il été nommé maître du port à Kingsville (Ontario)?

2. Dans ce cas, à la demande de qui?

3. M. Ernest Harris, de Kingsville a-t-il posé sa candidature aux mêmes fonctions? Dans ce cas, pourquoi n'a-t-on pas fait droit à sa requête?

4. M. Donaldson avait-il la compétence voulue pour être directeur du scrutin?

5. Quelles aptitudes exige-t-on d'un maître de port?

6. Quel examen M. Donaldson a-t-il subi, ou l'examen était-il nécessaire?

7. Quels sont les appointements de ces fonctions?

L'hon. M. CARDIN:

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Non.

4. Le département de la Marine et des Pêcheries n'a pas de renseignements.

5. Le candidat doit avoir bon caractère; être physiquement qualifié pour exécuter les devoirs de maître de port et posséder de bonnes notions de lecture, d'écriture et d'arithmétique.

6. Le département n'a pas de renseignements.

7. Aucun.

PERSONNEL A L'ELEVATEUR DE PRINCE-RUPERT

M. COOTE demande:

1. Quels fonctionnaires le Gouvernement ou le bureau des commissaires des grains ont-ils nommés au sujet de l'élévateur fédéral à Prince-Rupert?

2. Quand ces nominations ont-elles été faites, et quels sont les appointements de chaque titulaire?

L'hon. M. ROBB:

Nom, titre, appointements, date de la nomination et de la démission

Bélanger (J.), mécanicien, $1,920, 16 décembre 1925.

Black (Thos. B.), électricien, $2,100, 1er février 1926.

Cousins (P.), gardien de nuit, $1,200, 1er mars 1926.

Glossop (John), surintendant, $3,800, 1er décembre 1925.

Jack (J.), machiniste, $1,800, 16 décembre 1925.

McIntyre (H. D.), comptable, $1,800, 1er octobre 1925.

McLeod (R.), peseur, $1,680, 1er janvier 1926.

* McRae (W.), gardien, $1,200, 1er janvier 1926.

Neville (Jas.), contremaître-suppléant, 70c. par heure, 16 décembre 1925.

* Démissionna le 15 mars 1926.

PERSONNEL A L'ELEVATEUR D'HALIFAX

M. COOTE demande:

1. Quels fonctionnaires le Gouvernement ou le Bureau des commissaires des grains ont-ils nommés relativement à l'élévateur fédéral d'Halifax?

2. Quand a-t-on fait ces nominations et quels sont les appointements de chaque titulaire?

L'hon. M. ROBB:

Nom, titre, appointements, date de la nomination et de la démission

Anderson (Clarence), électricien et machiniste, $2,000, 26 octobre 1925.

Appleby (Edward), machiniste, 60c. par heure, 4 novembre 1925.

Boudreau (Harry), gardien de nuit, $1,200, 2 décembre 1925.

Durin (V. D.), surintendant, $2,100, 18 novembre 1925.

* Garrison (A. E.), gardien de nuit, $1,200, 7 novembre 1925.

Goodhew (Wm.), ouvrier préposé au treuil, 40c. par heure, 4 novembre 1925.

Ross (Philippe E.), peseur, 40c. par heure, 3 novembre 1925.

† Whiteby (Wm.), gardien de nuit, 35c. par heure, 2 décembre 1925.

* Démissionna le 30 novembre 1925.

† Démissionna le 2 décembre 1925.

L'IMPOT SUR LE REVENU

L'hon. M. MANION demande:

1. Combien de particuliers au Canada ont payé l'impôt personnel sur le revenu au cours de l'année financière 1924?

2. Combien de particuliers ont payé l'impôt sur le revenu pour un revenu inférieur à $10,000 pour cette même année?

L'hon. M. BOIVIN:

1. 225,514.
2. 218,474.

LE Dr J. F. McQUAY

M. McGIBBON demande:

1. Le docteur J. F. McQuay est-il membre du bureau des commissaires des pensions?
2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé?
3. Quels sont ses émoluments?
4. Quand est-il entré dans l'armée expéditionnaire canadienne?
5. Quand a-t-il quitté le Canada?
6. Quand a-t-il quitté l'Angleterre pour la France?
7. Dans quelle unité se trouvait-il, en France?
8. A-t-il vu le feu en France?
9. Quel service a-t-il fait sur la ligne française?
10. Quand est-il retourné de France en Angleterre et d'Angleterre au Canada?
11. Y avait-il d'autres candidats à ses fonctions lors de sa nomination au Bureau?
12. Dans l'affirmative, quel service avait-il fait?

L'hon. M. ELLIOTT:

1. Oui.
2. 2 décembre 1921.
3. $6,000 par année.
4. 24 février 1916.
5. 24 juin 1916.
6. N'a pas fait de service en France.
7, 8, 9 et 10 (a). Répondu sous le n° 6.
10 (b). Inscrit sur le rôle des invalides pour traitement médical le 28 mars 1918.
11 et 12. Pas de renseignements.

QUESTION TRANSFORMEE EN MOTION POUR DEPOT DE DOCUMENTS

REMISES SUR LA TAXE DES VENTES

Par l'hon. M. EDWARDS:

1. Combien a-t-on remis dans chaque année financière depuis 1921, sur la taxe des ventes?
2. Quand et à qui ces remises ont-elles été faites?

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

L'IMMIGRATION CHINOISE

Par l'hon. M. STEVENS:

Rapport de l'honorable juge Murphy, de Vancouver, sur l'immigration chinoise, et appelé "Rapport Murphy"; aussi, copie de la correspondance concernant la prétendue entrée illicite d'Orientaux en 1910 et 1911; aussi, copie de la correspondance relative à la prétendue entrée illicite d'immigrants chinois comme marchands ou étudiants, au Canada, de 1917 à 1921 inclusivement, surtout de la correspondance échangée entre le motionnaire et le ministre ou le sous-ministre de l'Immigration.

LE CHEMIN DE FER NATIONAL ET MONT-JOLI

Par M. DOUCET:

Copie des lettres, télégrammes, rapports et autres pièces et papiers que les autorités civiles de Mont-Joli, P.Q., ont échangés avec le département des Chemins de fer et Canaux sur le changement de rang de Mont-Joli, comme tête de ligne ou de division.

[L'hon. M. Manion.]

PREPOSES DES DOUANES ET DE L'ACCISE A KINGSVILLE

Par M. GOTT:

Copie des lettres, télégrammes, rapports, pièces et papiers de toute nature échangés entre le département des Douanes et de l'Accise et la Commission du service civil, ou autres corps, y compris la G.W.V.A., sur la nomination et la révocation de M. C. R. McCallum, de Kingsville, Ontario, préposé des douanes et de l'accise au port de Kingsville; aussi, copie de tous les papiers, rapports, lettres, télégrammes et autres documents relatifs à la nomination de M. Allen D. Pearsall comme préposé des douanes et de l'accise à Kingsville, Ontario; aussi, copie des papiers quelconques concernant la révocation de M. Ernest McKay, préposé des douanes et de l'accise à Kingsville, Ont.

BATEAU-PHARE DU RECIF SUD-EST

Par M. GOTT:

Copie des papiers, rapports, lettres, télégrammes et autres documents touchant la vente du bateau-phare du récif sud-est au capitaine J. S. McQueen, d'Amherstburg, Ontario; aussi copie de la correspondance et autres papiers échangés entre ce dernier et le département ou des tiers intéressés qui, dans le département ou à l'extérieur, ont à un titre quelconque agi comme conseillers.

CONSTRUCTION D'UNE VOIE FERREE A LA RIVIERE-DE-LA-PAIX

Par M. KENNEDY (Rivière-de-la-Paix):

Copie du rapport mixte des ingénieurs du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, sur la construction d'un chemin de fer entre la zone de la rivière La Paix et le littoral du Pacifique.

HOMMAGE A UN ARTISTE CANADIEN

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. l'ORATEUR: Je désire attirer l'attention de la Chambre sur trois spécimens de véritable art canadien, le calendrier, le sceau et l'encrier de la Chambre des communes, œuvre d'un jeune artiste canadien dont le nom est bien connu et à qui nous devons quelques-uns des beaux ouvrages en ferronnerie d'art exécutés à la Chambre des communes. Je veux parler de M. Paul Beau, artiste ferronnier.

MODIFICATION DE LA LOI DES PENSIONS

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. ROBERT ROGERS (Winnipeg-Sud): Le Gouvernement a-t-il eu l'occasion d'étudier une modification de la loi des pensions demandée par la Légion canadienne et, dans l'affirmative, quand déposera-t-il l'amendement?

L'hon. J. C. ELLIOTT: Nous avons reçu certains avis de la Légion canadienne et nous sommes à les étudier. Nous n'avons pas encore pris de décision.

EXPORTATION DE BOIS A PATE

A l'appel de l'Ordre du jour:

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Le Gouvernement entend-il prendre quelques dispositions touchant l'exportation du bois à pâte, ou la chose est-elle encore en délibération?

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Elle est encore en délibération.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. A. U. G. BURY (Edmonton-Est): Je voudrais attirer l'attention du secrétaire d'Etat sur le fait que le 22 mars l'Assemblée a ordonné le dépôt de documents relatifs à M. Potvin, ancien directeur des postes à Bonnyville, Alberta. Les documents n'ont pas encore été déposés et je n'ai pu me procurer les papiers. Quand puis-je compter les recevoir?

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice): Je regrette que mon honorable ami n'ait pas encore reçu le document. J'y verrai, et, si c'est possible, je déposerai le document demain.

LE PROGRAMME LEGISLATIF DE LA SESSION

A l'appel de l'Ordre du jour:

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Le Gouvernement déposera-t-il à cette session d'autres projets de loi que ceux qui figurent au Feuilleton, et dans l'affirmative, quand?

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Nous proposerons quelques amendements au Code criminel, je crois. A cette exception près et avec l'exception possible de quelques projets de loi fort secondaires, je ne sache pas qu'il y ait d'autres projets de loi proposés.

Le très hon. M. MEIGHEN: De quelle nature seront les modifications à la loi criminelle? Et le Gouvernement peut-il nous donner une idée des autres projets de loi?

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice): Le projet de loi tendant à modifier la loi criminelle sera déposé demain peut-être, ou après-demain, et je dirai alors ce qui en est.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et les projets de moindre importance?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je dirai demain ou après-demain quels sont les projets de loi en perspective.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement se propose-t-il de retirer quelque projet de loi actuellement inscrit au Feuilleton?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je répondrai à cette question en même temps.

L'ELECTION DE RIVIERE-DE-LA-PAIX

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. ROSS (Kingston): Le directeur général des élections fera-t-il un rapport à cette Chambre après que le procès des présidents de scrutin à l'élection de Rivière-de-la-Paix sera terminé?

L'hon. M. LAPOINTE: D'après la loi électorale, le directeur général des élections fait rapport à la Chambre sur tous les sujets qui relèvent de son domaine.

M. ROSS (Kingston): Ce rapport sera-t-il déposé?

L'hon. M. LAPOINTE: Tout rapport du directeur général des électeurs sera déposé.

LA CONFERENCE DU DESARMEMENT A GENEVE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. WOODSWORTH (Winnipeg-Centre-Nord): Le Canada a-t-il été invité à la conférence du désarmement qui doit se tenir à Genève? L'a-t-on consulté relativement à l'attitude à prendre et le représentant de l'Angleterre, le chancelier du duché de Lancaster, a-t-il été autorisé à parler en son nom?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'aimerais à consulter le dossier avant de répondre à la question de mon honorable ami. J'y répondrai demain.

LA RESERVE INDIENNE DU LAC LA SELLE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. BURY: Le ministre de l'Intérieur a-t-il maintenant tous les renseignements relatifs à la vente de terres dans la réserve indienne du Lac La Selle que je lui ai demandé le 19 avril. Ce jour-là le ministre m'a dit qu'il n'avait pas encore reçu le rapport, et une partie de ma question restait sans réponse.

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur): Je n'avais pas les renseignements complets vendredi dernier, et je ne me suis pas informé depuis, mais je m'informerai et je donnerai une réponse à mon honorable ami demain.

M. BURY: Le ministre voudra-t-il presser l'agent d'envoyer son rapport? La vente a eu lieu le 3 mars.

L'hon. M. STEWART: Je le sais, mais je ne voudrais pas laisser critiquer notre agent pour cela. Lorsque mon honorable ami a posé sa question, l'agent n'avait pas été appelé à régler l'affaire, et j'attends son rapport.

ADOPTION DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DE 1919 SUR L'ETABLISSEMENT DES SOLDATS

L'hon. M. STEWART: Je propose que le bill n° 17 tendant à modifier la loi de 1919 sur l'établissement des Soldats, soit lu pour la 3e fois.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 3e fois.)

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DES RESOLUTIONS BUDGETAIRES

La Chambre se forme en comité des Voies et Moyens.

Tarif des douanes.—Tarif de préférence britannique.

M. le PRESIDENT: La résolution sera-t-elle adoptée?

(La résolution est adoptée.)

Tarif douanier.—Annexe A.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je comprends que tous les articles de cette résolution ont été adoptés et qu'il ne reste plus qu'à examiner la résolution même. Au cours de la discussion des articles, l'honorable député (M. Cahan) et moi nous avons demandé au ministre l'insertion d'un dispositif réservant l'application des articles se rapportant au traité des Antilles après la ratification du traité seulement. Nous avons demandé qu'ils fussent laissés en suspens jusqu'à ce qu'une décision fût prise dans un sens ou l'autre en vertu de la convention. Le ministre a dit qu'il suivait un précédent dans la ligne de conduite qu'il se proposait d'adopter. J'avoue qu'il trouvera un précédent au sujet de cette conduite, mais je l'assure qu'il n'en verra aucun concernant une situation comme celle-ci. Autant que je sache, il n'est pas une industrie qui ait souffert de l'ancienne convention de commerce avec les Antilles, et tous étaient en faveur de cette convention. Aujourd'hui les industries canadienne se plaignent qu'elles seront lésées par le tarif que l'on se propose de mettre en vigueur conformément à la convention avec les Antilles. Dans le moment, j'ai surtout à l'idée les grains de cacao, et, afin de résumer mon objection aussi brièvement que possible, je vais lire une lettre que j'ai reçue d'un manufacturier. Le ministre, je crois, est parfaitement au courant des circonstances:

Lorsque la convention avec les Antilles sera ratifiée nous devrons payer un droit de 2c. par livre sur les grains de cacao des pays étrangers, un droit de 1c. ½ sur les grains de cacao de l'empire britannique, à l'exclusion de celles des Antilles qui seront admis en franchise.

[M. Bury.]

Nous ne pourrons nous servir des grains de cacao des Antilles, si ce n'est en très petites quantités. Le prix des grains de cacao de la Trinité est toujours de plusieurs cents de plus que celles d'Accra qui sont cultivées dans l'Afrique occidentale britannique. Nous continuerons donc à importer les grains de cacao d'Accra, et étant obligés de payer le droit de 1c. ½ par livre dont elles sont grevées. Nous ne pouvons utiliser les grains de cacao de la Jamaïque qu'en quantités fort restreintes, à cause de leur pauvre qualité.

Le ministre nie-t-il aucun des faits que je viens de citer. Je ne crois pas puisqu'il garde le silence. Il est donc indiscutable que les manufacturiers auront à acquitter un droit de 1c. ½ par livre sur les grains de cacao qu'ils importent de l'Afrique occidentale britannique et qu'ils ne pourront se servir des grains de cacao des Antilles. Je continue:

Sur 80 à 85 p. 100 des grains de cacao que nous emploierons nous seront obligés de payer un droit de 1c. ½ ou 2 cents la livre. Sur 100 livres de grains de cacao nous n'obtenons que de 75 à 80 livres de grains de cacao nettoyées.

L'auteur de cette lettre montre ensuite quel sera l'effet de ces droits sur le commerce. Nous nous sommes demandés si ce tarif devrait être mis en vigueur ou non, et je prie le ministre maintenant de donner l'assurance au comité que ces droits ne seront pas appliqués avant que la convention avec les Antilles soit mise en vigueur.

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances): Il est peut-être bon que j'appelle l'attention de mon honorable ami sur la convention de commerce du Canada avec les Antilles. Voici l'article 3:

Le Dominion du Canada s'engage à retirer le bénéfice de la préférence britannique à n'importe quel pays britannique qui produit les grains de cacao si ce pays n'accorde pas une préférence, à la satisfaction du Gouverneur général du Canada, aux marchandises, qui sont le produit ou la fabrication du Canada, de même nature que les marchandises importées de n'importe quel pays étranger.

Voici la stipulation que nous avons incluse dans notre convention avec les Antilles: la préférence sera enlevée à l'Afrique occidentale britannique lorsque cette convention sera mise en vigueur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Elle ne le sera pas auparavant?

L'hon. M. ROBB: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: En parcourant la liste des articles contenus dans cette résolution, je remarque plusieurs augmentations des tarifs général et intermédiaire et même, dans quelques cas, je crois, de la préférence britannique. Quoi qu'il en soit, il y a des augmentations des tarifs général et intermédiaire sur des articles tels que les viandes, les bananes, et ainsi de suite. Tout cela est-il en vertu du programme des denrées en franchise?

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami constatera qu'il y a une réduction correspondante dans la colonne de la préférence britannique.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors la liste des denrées en franchise n'avait pour objet que de faire droit aux désirs de l'Australie?

L'hon. M. ROBB: Oh, non.

Le très hon. M. MEIGHEN :Ou bien le programme a-t-il été jeté au panier?

(La résolution est adoptée.)

Tarif douanier.—Annexe B.

M. le PRESIDENT: La résolution est-elle adoptée?

(La résolution est adoptée.)

5. Résolu que toute mesure législative fondée sur les résolutions nos 2 et 3 susdites sera censée être entrée en vigueur le seizième jour d'avril mil neuf cent vingt-six, et s'être appliquée à tous les articles désignés dans les résolutions susdites importés ou dedouanés pour la consommation à ou après cette date, et s'être appliquée aux articles importés antérieurement et pour lesquels nulle déclaration d'entrée pour la consommation n'aura été faite avant cette date.

(La résolution est adoptée.)

M. FORKE: Monsieur le président, quel est le sujet à l'étude? Nous l'ignorons ici.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je puis informer l'honorable député que nous venons justement d'apprendre que le programme a été jeté aux orties...

Le très hon. MACKENZIE KING: Pas du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN:... en dépit des libéraux de la Saskatchewan et des progressistes; les résolutions adoptées à maintes reprises par l'Assemblée législative de la Saskatchewan sont maintenant ignorées, oubliées, et elles ne sont jamais proposées dans cette Chambre, qui serait l'endroit pour le faire.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Monsieur le président, dois-je comprendre que cette résolution n° 5 est adoptée?

M. le PRESIDENT: Oui.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): J'espérais entendre quelques observations de la bouche du ministre des Finances en ce qui regarde l'article 469. Je désirais savoir si l'honorable ministre a étudié la question d'accorder aux producteurs de betteraves à sucre une prime au lieu et place de la forte somme de protection dont ils jouissaient antérieurement à la mise en vigueur de cette mesure?

L'hon. M. ROBB: Je ne suis pas aujourd'hui disposé à accorder des primes; cependant, lorsque nous aborderons la résolution concernant la taxe sur les ventes, mon honorable ami se rendra compte que je fais certaines concessions aux exploitants de puits de pétrole auxquels il a fait allusion ces jours derniers.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Puis-je savoir si le ministre serait disposé à abolir les droits qui grèvent les tubes et les tuyaux?

L'hon. M. ROBB: Il est trop tard pour revenir sur cette question dans le budget en délibération.

(Rapport est fait sur les résolutions qui sont lues pour la 2e fois et adoptées.)

L'hon. M. ROBB demande alors la permission de déposer le projet de loi (bill n° 114) tendant à modifier la loi du tarif des Douanes, 1907.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

COMITE DES VOIES ET MOYENS

MODIFICATIONS A LA LOI SPECIALE DES REVENUS DE GUERRE, 1915

La Chambre se forme en comité des voies et moyens, sous la présidence de M. Duff:

Il y a lieu de déposer une mesure modifiant la loi de 1915 sur le revenu spécial de guerre et décréter:—

1. Que l'alinéa cinq de l'article treize de cette loi soit révoqué pour être remplacé par le suivant:—

"(5) Sur toute carte postale destinée à être transmise par la poste à quelque endroit du Canada et sur chaque lettre et carte postale déposée à un bureau de poste pour être délivrée à ce même bureau, il sera imposé et perçu une taxe d'un sou en sus du timbre postal ordinaire, taxe acquittable sous forme d'un timbre postal devant être apposé à la lettre ou à la carte postale le jour ou avant le jour de mise à la poste de cette letter ou de cette carte; mais cette taxe ne devra pas être exigée ou perçue pour une lettre ou carte postale jouissant du privilège de la franchise sous le régime de la loi postale. Le timbre ainsi apposé devra être oblitéré par le maître de poste ou par un autre fonctionnaire du ministère des Postes dont les fonctions sont d'oblitérer les timbres postaux apposés à ces lettres ou cartes postales à titre de prépayement du droit postal."

2. Que l'article quatorze de cette loi soit révoqué.

3. Que l'alinéa (a) du sous-article un de l'article dix-neuf BB de cette loi tel qu'il apparaît au chapitre cinquante des Statuts de 1921, soit révoqué et remplacé par le suivant:—

"(a) Une taxe sur les cartes à jouer à raison de cinquante-quatre cartes ou fraction de cinquante-quatre dans chaque paquet de dix cents par paquet."

4. Que l'article dix-neuf BBB de cette loi soit modifié par l'addition après le sous-article deux de ce qui suit devant constituer le sous-article deux A:—

"(2a) Si un particulier qui n'est pas le fabricant, producteur, importateur, cessionnaire, ni le marchand de gros ou le grossiste muni d'une patente ci-dessus mentionnée, acquiert de l'une de ces personnes ou contre elle le droit de vendre des marchandises, que ce soit par suite de l'application de la loi ou d'une transaction non sujette à l'impôt en vertu du présent article, la vente de ces marchandises par ce particulier est imposable comme si elle était faite par le fabricant, producteur, importateur, cessionnaire, ou par le mar-

chand de gros ou le grossiste, selon le cas, ou la personne qui vend ainsi est assujettie au paiement de la taxe."

5. Que le paragraphe quatre de l'article dix-neuf BBB de cette loi comportant la liste des articles exemptés de la taxe de consommation ou de vente, soit modifié par l'addition de ce qui suit:—

"Orge mondé; orge perlé; pois cassés; marchandises énumérés aux articles du tarif douanier 469b, 700, 701, 702, 703 et 704."

6. Que le paragraphe cinq de l'article dix-neuf BBB de cette loi, à savoir la liste des articles imposables seulement de cinquante pour cent de la taxe de consommation ou de la taxe de vente, soit modifié par l'addition de ce qui suit:—

"Poisson, ou produits de poisson, mis en conserve mais non traité."

7. Que l'annexe deux de cette loi soit modifié par la radiation des cinq dernières lignes relatives au gaz acide carbonique ajoutées auparavant à cette annexe par l'article douze du chapitre soixante-dix des Statuts de 1923.

8. Que le remboursement du montant des taxes acquittées sous le régime des articles seize A, dix-neuf B, dix-neuf BB, et dix-neuf BBB de cette loi soit autorisé à un fabricant, producteur, marchand de gros, grossiste ou autre commerçant sur les marchandises vendues jusqu'à présent sous le nom de provisions de bord.

9. Que tout décret fondé sur l'alinéa premier de cette résolution devra entrer en vigueur le premier jour de juillet mil neuf cent vingt-six.

10. Que tout décret fondé sur les aliénas deux et huit de cette résolution devra être considéré comme étant entré en vigueur le seizième jour d'avril mil neuf cent vingt-six.

11. Que tout décret fondé sur les aliénas trois, cinq, six et sept de cette résolution devra être considéré comme étant entré en vigueur le seizième jour d'avril mil neuf cent vingt-six et devant s'appliquer à toute marchandise importée ou sortie d'entrepôt pour être consommée à cette date ou après cette date et devant s'appliquer aux marchandises antérieurement importées et au sujet desquelles il n'a pas été fait de déclaration d'entrée pour fins de consommation avant cette date.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Supposons que nous examinerions ces résolutions article par article?

L'hon. M. ROBB: C'est parfait.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: D'après ce que vient de dire le président, la petite poste et les cartes postales sont encore sujettes au tarif de 2 cents.

L'hon. M. ROBB: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors, pourquoi en parler? Où est le changement?

L'hon. M. ROBB: Monsieur le président, à partir du 1er juillet le taux postal de toutes les lettres sera de 2 cents au lieu de 3 cents. Le taux pour la petite poste demeure le même. Permettez que je lise l'explication:

Cet article fait disparaître le tarif postal additionnel de 1c. par lettre pour transmission par la poste au Canada. Ce droit additionnel de 1c. continue à être exigé pour les lettres de la petite poste et les cartes postales comme auparavant, cette mesure entrant en vigueur le 1er juillet. On estime que la réduction d'impôt pendant neuf mois s'élèvera à $4,125,000 et à $5,500,000 pendant douze mois.

M. WHITE (Mont-Royal): Il me semble, monsieur le président, que l'explication du ministre ne nous offre pas la solution de ce casse-tête chinois. Je me souviens que Talleyrand a dit spirituellement un jour que la langue avait été donnée à l'homme pour dissimuler sa pensée. Il me semble que si l'on s'est sérieusement efforcé d'atteindre ce but on ne pouvait mieux réussir que par cet article. Si le Gouvernement a l'intention de fixer le tarif postal à 2 cents pour les lettres mises à la poste, disons à Ottawa, pour être livrées à l'extérieur, pourquoi ne pas le dire en un langage simple et clair. Je comprends que l'intention du ministre et l'effet de cet article sont de conserver le tarif établi sur les lettres locales; par exemple, pour une lettre mise à la poste ici et devant être livrée à une maison sise dans les limites de la ville, le tarif restera à 2 cents au lieu de revenir à 1 cent comme c'était avant la guerre. Mais je fais seulement observer au ministre qu'il serait bon de rédiger l'article de nouveau afin qu'un cerveau moins épais que le mien puisse le comprendre.

M. CHURCH: Monsieur le président, cet impôt n'est qu'une taxe vexatoire sous une forme nouvelle et occasionne les plus grands ennuis au public. Elle va causer des ennuis juste au moment où les hommes d'affaires se réjouissent de voir ces fardeaux et ces ennuis s'éliminer. J'ose dire que le peuple ne voudra pas utiliser la carte postale de cette manière et que nous retirerons beaucoup moins de revenus qu'auparavant. La ville de Toronto dépense 6 millions par an en frais de poste et cependant nous ne pouvons pas avoir un bureau de poste moderne. Avec les nombreux amendements apportés à la loi des postes, il est déjà très difficile de connaître cette loi et, maintenant, quand le Gouvernement dit qu'il réduit les impôts et supprime les taxes vexatoires, il nous impose un règlement que seul un avocat peut comprendre. Je conseille au ministre d'étudier l'avis des chefs du service postal, parce que ce n'est là qu'une nouvelle forme de taxe vexatoire susceptible de mettre des obstacles aux affaires du pays. Il y a beaucoup d'étrangers dans les grandes villes; qui va leur expliquer le règlement? Qui va l'expliquer aux gens des campagnes?

Le temps est venu de mettre le service postal sur une base convenable. Il est très malheureux que nous n'ayons pas de ministre des Postes à la Chambre. De 1899 au début de la guerre, la poste nous a rapporté un surplus et les divers receveurs postaux tentaient de bien servir le public et de lui donner toutes les

facilités voulues. Mais, au moment où tout le monde escompte la reprise des affaires, arrive ce règlement odieux, qui ne signifie rien et enlèvera de gros revenus au Gouvernement. Je demande que le ministre nous dise qui a proposé le changement, si les chefs du service postal ont été consultés, quel revenu on en retirera et comment cela aidera au commerce canadien.

L'hon. M. ROBB: Il est évident que l'honorable député de Mont-Royal (M. White) a mal compris la lecture de l'article. La loi a été faite pour rencontrer les désirs du département des Postes qui la met en vigueur. Il la comprend parfaitement bien.

M. WHITE (Mont-Royal): Que dire du public?

L'hon. M. ROBB: Et le public la comprend. Pour indiquer que l'honorable député de Toronto-Nord-Ouest n'a pas lu l'article, il trouve à redire parce que les revenus seront diminués. Certainement, ils vont être réduits et c'est là le résultat cherché. Cela va soulager d'un fardeau les gens qui font des affaires. Il est bien vrai que le tarif de la petite poste demeure le même que pour les lettres à distribuer dans tout le Canada, mais le département des Postes estime qu'avec les exigences des villes pour la livraison de porte en porte, il en coûte autant pour livrer ces lettres que pour les envoyer d'Ottawa à Vancouver. Donc le tarif est uniforme, 2 cents sur la petite poste et les cartes postales, comme auparavant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable ministre m'intéresse beaucoup. Il nous dit que le service de la petite poste coûte aussi cher que l'envoi d'une lettre d'Ottawa à Vancouver, parce qu'ici il y a livraison à domicile. J'avais l'impression que les lettres étaient délivrées aussi à domicile à Vancouver de même que dans toutes les cités et les villes. Je me figurais aussi que nous avions aujourd'hui dans plusieurs de nos campagnes un service de livraison très onéreux. Le plaidoyer de l'honorable ministre est, je le crains, mal fondé; le département des Postes l'a mal renseigné, car l'exemple qu'il donne est loin d'être juste. Le ministre voudrait-il nous dire pourquoi en réalité le département des Postes juge à propos d'effectuer la réduction de cette façon. Est-ce parce qu'il estime que le trésor y perdra moins qu'en réduisant le tarif d'affranchissement de la petite poste et des cartes postales à 1c.? N'est-ce pas là la vraie raison?

L'hon. M. ROBB: Oui, l'honorable député a parfaitement raison. Si nous avions pu nous permettre de perdre 2 millions de dollars de plus, nous aurions rétabli le tarif antérieur à 1915. D'après le changement projeté, nous estimons la diminution de revenu à $5,500,000 pour l'année et c'est tout ce que nous pouvons nous permettre de perdre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La question se résume à ceci: on ne diminue pas le tarif de la petite poste, ni des cartes postales, parce que le Gouvernement ne peut pas se permettre de faire plus qu'il ne fait.

L'hon. M. ROBB: Oui.

M. BURY: J'ai une grande objection. Si le Gouvernement part du principe que le tarif de 1c. pour la petite poste et les cartes postales n'est pas suffisant, pourquoi ajouter 1c. additionnel comme taxe?

L'hon. M. ROBB: L'honorable député ne comprend pas le règlement. Nous n'ajoutons rien; nous modifions simplement la loi de 1915 en supprimant la surchange de 1c. sur les lettres. Nous ne la supprimons pas pour la petite poste ni les cartes postales.

M. BURY: Mais le règlement projeté dit ceci:

> Sur toute carte postale destinée à être transmise par la poste à quelque endroit du Canada et sur chaque lettre et carte postale déposée à un bureau de poste pour être délivrée à ce même bureau, il sera imposé et perçu une taxe de 1c.

Au bout du compte le résultat est le même: pour une lettre de la ville ou une carte postale, on paie 1c. plus une surtaxe de 1c., laquelle surtaxe ne s'applique pas aux lettres adressées d'ici à Vancouver ou ailleurs au Canada. Donc, on fait une distinction, en ce qui concerne la taxe, entre les lettres de la ville et les cartes postales d'une part et les lettres pour l'extérieur, d'autre part. Pourquoi ne modifie-t-on pas la loi des Postes et n'élève-t-on pas le tarif d'affranchissement plutôt que d'imposer une surtaxe?

L'hon. M. ROBB: Ce n'est pas une surtaxe. Nous abrogeons certaines dispositions de la loi de 1915, la loi spéciale des revenus de guerre. L'honorable député paie le tarif dont il se plaint aujourd'hui depuis le 15 avril 1915; nous lui épargnons maintenant cette dépense sur les lettres.

M. BURY: Je ne me plains pas du tarif proprement dit. Le résultat est le même. Vous faites un changement, mais pas comme il devrait être fait. Vous dites que vous n'imposez rien. Je réponds que ceci impose expressément une taxe de 1c., ce qui est assez élevé. Je sais qu'elle existe déjà, mais vous l'enlevez dans le cas des lettres pour l'exté-

rieur tandis que vous la maintenez pour les lettres de la ville et les cartes postales. Comme je le disais il y a un instant, vous faites une différence, en ce qui concerne la taxe, entre les lettres de la ville et les cartes postales d'une part, et les lettres de l'extérieur d'autre part. C'est une erreur. Si le tarif d'affranchissement ne vous plaît pas, changez-le.

M. WOODSWORTH: On encourage les longs parcours.

M. CHURCH: Je m'oppose à cette proposition et voici pourquoi: on devrait faire payer la surtaxe de 1c. à ceux qui sont le mieux en mesure de le faire. Le ministre pense-t-il que les ouvriers, les cultivateurs, le commun du peuple qui se servent de cartes postales sont en état de payer cette surtaxe de 1c.? Sait-il qu'aujourd'hui l'Etat donne pour ainsi dire aux journaux une gratification de 8 millions de dollars pour le transport de leurs feuilles? C'est ce qu'indiquent les documents déposés devant la Chambre au cours de la session dernière. Les journaux sont transportés comme correspondance de 3e classe, et pour en effectuer la livraison, l'Etat dépense 8 millions de dollars de plus qu'il ne reçoit; cela équivaut à une subvention. On transporte pour ainsi dire gratuitement les journaux. Si l'on peut faire cela pour les riches sociétés à qui appartiennent nos journaux, sociétés assez fortes parfois pour avoir la haute main sur le Parlement et désigner les chefs politiques, on peut certainement faire quelque chose pour le pauvre ouvrier qui est obligé de payer cette surtaxe de 1c. sur les cartes postales. Cette taxe constitue une injustice à l'endroit des centres populeux sur lesquels retombe aujourd'hui la plus forte part des frais d'administration du service postal. Le revenu de ce service provient surtout des grandes villes du Canada. La part contributive de Toronto, soit 6 millions, est égale à l'ensemble des contributions d'Hamilton, de Montréal, d'Halifax, de Winnipeg et de Vancouver. Selon moi, les classes ouvrières devraient bénéficier du tarif de 1c. sur les cartes postales. Aujourd'hui, il leur faut acquitter ce supplément de 1c., ou 2c. pour la livraison d'une carte postale dans les limites de leur propre ville, et la grande partie de cette taxe sera perçue des grands centres comme Toronto pour le maintien de services publics dans d'autres parties du pays. C'est une des plus mauvaises lois d'exception qui soient. Nous avons une loi d'exception en faveur des journaux et des grandes compagnies, et nous en avons une autre contre les classes ouvrières. C'est ainsi qu'une carte postale mise à la poste à Parkdale et dont le destinataire habite l'autre côté de la rue, sera assujétie à une taxe de 2c. Je le dis de nouveau, c'est une des plus mauvaises mesures d'exception qui soient. De plus, les rapports du ministre des Postes nous font voir que plus on impose de restrictions dans le service des postes, plus on décrète de taxes vexatoires, moins les recettes augmentent. C'est un principe bien connu dans l'administration postale. Dès que l'on supprime ces taxes vexatoires, on constate immédiatement une augmentation marquée dans le nombre de ceux qui ont recours à ce mode de correspondance. Au contraire, si l'on impose des restrictions, le nombre en diminue par le fait même.

Ce qu'il nous faut, monsieur le président, c'est un ministre des Postes qui aura un siège dans cette Chambre et non un ministre suppléant. J'ai la plus grande confiance dans les aptitudes du ministre suppléant actuel des Postes, le ministre de la Justice, qui jouit d'une grande popularité, mais il a déjà suffisamment à faire avec l'administration de son propre département; il constitue presque à lui seul un quorum dans le cabinet. Que fait le ministre des Postes d'Angleterre lorsque son département accuse un excédent de recettes? Il le distribue de nouveau à ceux qui utilisent le service postal, soit en diminuant les frais de port ou en améliorant le service lui-même. En Angleterre, la radiophonie, les téléphones et tous ces autres services relèvent aujourd'hui du département des Postes, qui met tout en œuvre pour favoriser la recrudescence des affaires. Mais que faites-vous ici? A cette heure avancée de la journée vous imposez de nouvelles restrictions qui tendent à entraver ce mode spécial de correspondance. Quelle partie du revenu provenant de cette taxe consacrera-t-on à améliorer le service postal dans la ville de Toronto? Les recettes perçues de cette ville serviront à maintenir des bureaux de poste dans d'autres sections du pays. Il nous faut un service postal convenable et à l'heure actuelle, nous n'avons pas à Toronto les services voulus dans ce domaine. Et aujourd'hui, le ministre met des restrictions contre l'emploi des cartes postales dans les limites de cette ville. A mon avis, c'est chose que le public ne tolérera pas.

M. ROSS (Kingston): Je suis étonné de constater que le ministre des Finances n'a pas avancé l'excuse ordinaire pour ce changement, savoir qu'il s'agissait d'une autre mesure en vue de mettre un frein à l'exode des jeunes gens de la campagne vers les villes. C'est l'excuse, que règle générale, on a avancée pour

les changements effectués dans le passé. En 1915, toutes les taxes imposées étaient des taxes spéciales de guerre et elles étaient réparties de façon uniforme; ces taxes étaient justes et équitables. Celle dont il s'agit en ce moment constitue une inégalité de traitement, et rien de plus. Le fardeau n'en est pas également réparti et c'est une taxe qui frappe surtout les villes. J'imagine que le ministre n'a pas songé au motif qu'il invoque d'habitude, c'est-à-dire qu'il s'agissait d'encourager les jeunes gens à rester sur les fermes.

M. SPENCE (Parkdale): Quel est le déficit annuel du service de la distribution rurale?

L'hon. M. ROBB: Je n'ai pas ce renseignement.

M. SPENCE (Parkdale): Dans ce cas il est ridicule de prétendre qu'il en coûte autant de livrer une lettre d'un côté de la rue à l'autre à Toronto qu'il en coûte de la rendre à Vancouver. Le ministre devrait savoir quel est le déficit avant de faire pareille affirmation.

M. HANSON: J'approuve en tous points ce que l'on vient de dire au sujet de l'inégalité de traitement. J'aimerais à poser au ministre une question au sujet des lettres à destination des Etats-Unis. Nous n'avons pas l'ancienne loi sous les yeux et nous ignorons les dispositions en vigueur, mais est-ce que le port de ces lettres sera de 2c.?

L'hon. M. ROBB: Après le 1er juillet.

M. HANSON: Et les lettres à destination de la Grande-Bretange?

L'hon. M. ROBB: Je crois que la Grande-Bretagne est visée par une autre loi. Mon honorable ami se rappellera, quoique dise son collègue, que le port des lettres en Grande-Bretagne est plus élevé qu'au Canada.

M. HANSON: Je suppose que l'on fait cette distinction à cause du grand nombre des nôtres qui ont passé la frontière au cours des trois dernières années.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre a-t-il pensé à élever le tarif postal sur les journaux? Quel est le tarif actuel?

L'hon. M. ROBB: Le transport des journaux et autres objets postaux est soumis aux règlements établis par le ministre des Postes. Lorsque son budget viendra en discussion, notre collègue pourra être renseigné à ce sujet.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je crois que le tarif est établi par une loi.

L'hon. M. ROBB: Cela se peut, mais c'est une question qui dépend du directeur général des Postes.

M. CHAPLIN (Lincoln): Si la question n'a pas de rapport avec la loi qui est sur le tapis, elle doit se rattacher à quelque loi adoptée par la Chambre.

L'hon. M. ROBB: Je m'intéresse aux observations de notre collègue de Toronto-Nord-Ouest et à celles du député de Lincoln. L'honorable député de Toronto a très bien exposé le cas et son collègue de Lincoln a soutenu la même chose.

M. CHAPLIN (Lincoln): Permettez-moi de m'expliquer moi-même.

L'hon. M. ROBB: Vous avez raison; mais l'explication sera plus facile après que j'aurai raconté les faits venus à ma connaissance. Notre collègue de Toronto a soutenu que l'administration postale transporte les journaux à perte et qu'il faudrait augmenter le prix du transport. Les propriétaires de journaux, surtout ceux qui ont soutenu la candidature de notre collègue dans les dernières élections, ne sont pas de son avis. Au contraire, ils ont insisté auprès du Gouvernement pour obtenir un abaissement du tarif. Nous avons répondu: "Tant que nous ne serons pas en mesure d'abaisser la taxe des lettres, il faut bien que les journaux acquittent le tarif réglementaire. Nous examinerons votre cas; mais rappelez-vous que vous faites circuler des annonces par le service des postes, et il n'est que juste que vous en payiez les frais."

Je dis, avec l'honorable député de Toronto-Nord-Ouest, que l'administration transporte les journaux à perte; mais plusieurs éditeurs ne sont pas de cet avis. Il faut le reconnaître: tous les proporiétaires de journaux ne partagent pas le sentiment de notre collègue.

Un MEMBRE: Nommez-les.

L'hon. M. ROBB: Je ne veux nommer personne. Je sais que des journaux qui ont fait bon accueil à l'honorable député de Toronto-Nord-Ouest demandent une réduction des tarifs de transport. Le Gouvernement n'est pas prêt à l'accorder.

M. CHAPLIN (Lincoln): J'affirme que l'administration transporte les journaux à perte; c'est un fait connu du ministre. L'administration postale transporte les journaux par train express moyennant un tarif inférieur aux prix de transport des marchandises. Il y a plus, monsieur le président, le ministre affirme que les gros journaux, dont quelques-uns soutiennent son parti, sont favorables à ce système. Que fait-il de l'avis des journaux qui défendent le parti adverse.

M. JACOBS: Ils ne sont pas nombreux.

M. CHAPLIN (Lincoln): Peu importe le parti qu'ils soutiennent; ils doivent payer les frais de transport. C'est l'attitude que j'ai prise quand on a modifié les tarifs, il y a quelques années. Le ministre ne se montre pas sous son meilleur jour quand il donne à croire que le parti conservateur n'est pas prêt à discuter cette question. Il est clair qu'il ne veut rien modifier. Le tarif des journaux est inférieur aux frais de leur transport. La conséquence du système actuel est de rendre la vie impossible aux journaux des campagnes. Le Gouvernement transporte les grands journaux à un prix réduit par rapport à celui qu'il exige de la presse rurale. Je n'exagère pas en disant qu'un grand nombre de feuilles rurales, peut-être un millier, ont dû disparaître. Il n'est pas douteux qu'un grand nombre ont cessé de paraître, à cause des règlements postaux.

M. EULER: J'admets que les journaux sont transportés à trop bas prix, mais ce n'est pas la question. La proposition sur le tapis a rapport au mode de prélèvement des impôts.

M. NEILL: Je n'ai pas très bien compris la réponse du ministre au sujet du tarif applicable au transport des journaux à destination de l'Angleterre. Le tarif actuel comporte 3c. par livre pour les journaux à destination des Etats-Unis comme dans le régime intérieur, et de 4c. pour la Grande-Bretagne. Le Gouvernement ne pense-t-il pas à réduire proportionnellement le tarif des journaux expédiés en Grande-Brtagne?

L'hon. M. ROBB: J'en conférerai avec l'administration postale.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le bill actuel n'en parle pas?

L'hon. M. ROBB: Cela ne se trouve pas dans le bill.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cela ne se trouve pas au budget.

M. WHITE (Mont-Royal): Je fais remarquer sérieusement à la Chambre que ce texte, tel qu'il est rédigé, a la clarté de la boue. Ecoutez bien:

...il sera imposé et perçu une taxe d'un sou en sus du timbre postal ordinaire, taxe acquittable sous forme d'un timbre postal devant être apposé à la lettre ou à la carte postale le jour ou avant le jour de mise à la poste de cette lettre ou de cette carte; mais cette taxe ne devra pas être exigée ou perçue pour une lettre ou carte postale.

D'après le texte, la taxe de 1c. est distincte et séparée du timbre-poste. Pourquoi ne pas dire clairement et simplement qu'à partir du 1er juillet, il faudra apposer des timbres valant tant sur des objets postaux de certaines catégories? Pourquoi ne pas abroger cet article entièrement, l'enlever de la loi des revenus de guerre, et modifier la loi des postes par la substitution d'un article clair et concis de trois ou quatre lignes que tout le monde comprendra à première vue? Je sais quelle est l'intention du ministre et quelle est l'intention du Gouvernement; mais l'homme qui, ignorant l'intention du Gouvernement, cherchera à la découvrir en lisant ce texte se trouvera dans un asile d'aliénés avant d'arriver à le comprendre.

L'hon. M. ROBB: Il a eu dix ans pour s'y faire enfermer car nous conservons exactement le texte adopté par celui qui porte le même nom que mon honorable ami: il a proposé cette loi à la Chambre en 1915, et le texte en avait été approuvé par le département de la Justice.

M. NEILL: Je propose que l'article soit réservé en attendant une réponse au sujet du tarif des postes à destination du Royaume-Uni.

L'hon. M. ROBB: Cette question n'a rien à voir au présent projet.

M. BURY: L'article 14 sert uniquement à définir les termes employés à l'article 15. Pourquoi cela? Fait-on disparaître la définition statutaire pour avoir recours à la définition du dictionnaire?

L'hon. M. ROBB: Non.

M. BURY: Je m'oppose à ce que la Chambre adopte l'article 2 du projet de résolution avant qu'il ait été expliqué à fond.

L'hon. M. ROBB: Nous supprimons la taxe sur les quittances, perdant ainsi $750,000 par année.

M. BURY: J'ai dû me tromper de loi, car l'article 14 de la loi des revenus de guerre, 1915, dans le Statut que je tiens à la main, sert à définir les termes employés à l'article 15.

L'hon. M. ROBB: Ce n'est pas de cet article 14 qu'il est question. S'il veut consulter l'article 14 à la page 18 (t.a.) il verra que pour les fins de cet article le terme "quittance" inclut tout billet. Il cite une autre loi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il y a erreur dans le renvoi indiqué ici. Nous devrions savoir ce que nous faisons. Cette indication nous renvoie à la loi principale. Qu'est-ce que le ministre abroge au juste?

L'hon. M. ROBB: Nous supprimons la taxe sur les quittances?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le présent article ne s'y rapporte pas du tout. L'article 14 de la loi citée ici porte les définitions relatives aux paquets de parfum, aux bouteilles et autres choses du même genre.

L'hon. M. ROBB: L'article dont l'honorable représentant a parlé a été abrogé voilà longtemps. Celui que nous annulons présentement est ainsi conçu:

Pour les fins du présent article, l'expression "reçu" comprend tout billet, mémoire ou écrit par lequel il est reconnu ou exprimé qu'il a été reçu, déposé ou remboursé des fonds s'élevant à dix dollars ou plus ou une lettre de change ou billet à ordre pour une somme d'argent s'élevant à dix dollars ou plus, ou par lequel il est reconnu qu'il a été réglé, acquitté ou payé une dette ou demande, ou partie d'une dette ou demande, d'un montant de dix dollars ou plus; ou qui signifie ou comporte une pareille reconnaissance, qu'il soit ou non signé du nom de quelque personne.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre veut-il citer la loi pour nous permettre de contrôler.

L'hon. M. ROBB: Le tout a été vérifié par les légistes. Il s'agit de l'article 10 des Statuts 12-13 Georges V, ch. 47.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je propose la modification de la résolution; ainsi nous saurons ce que nous faisons.

L'hon. M. ROBB: Le texte en est très clair.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami perçoit-il encore des taxes sur le parfum en vertu de la loi des mesures de guerre?

L'hon. M. ROBB: Son rappel date déjà de plusieurs années.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'était mon impression.

L'hon. M. ROBB: Il s'agit ici uniquement des quittances.

M. STANSELL: La clause lue par le ministre et dont il propose l'abrogation, dit-il, me fait croire que les billets sont inclus. Dois-je comprendre qu'il n'est plus nécessaire d'apposer des timbres sur les billets à ordre?

L'hon. M. ROBB: Non. Cela se rapporte aux billets donnés comme reçus.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre ne saurait nous dire, je suppose, le revenu de l'impôt du timbre sur les reçus?

L'hon. M. ROBB: La perte estimative serait de $750,000 par année.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Comment a-t-on fait le calcul?

L'hon. M. ROBB: Le ministère de la Douane et de l'Accise a fait le calcul. Je n'ai pas les détails.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je demanderais au ministre de la Douane et de l'Accise comment il a obtenu ce chiffre de $750,000.

L'hon. M. ROBB: On me dit qu'aucun compte séparé n'a été tenu, ce n'est qu'un chiffre estimatif. Nous admettrons franchement, si l'on peut par là épargner du temps, que la loi n'était pas observée. Les résultats n'étaient pas uniformes certains payaient tandis que d'autres négligeaient de le faire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Certaines gens s'imaginaient que l'impôt était pris au sérieux et se conformaient à la loi. Lorsque les différents règlements furent publiés, on s'aperçut que l'applicatitn de la loi était impossible et personne n'y prêta attention. Le ministre aurait pu aller plus loin et dire que personne ne s'occupait de cet impôt. Cette somme de $750,000 est un chiffre quelconque. Le département ignore le montant du revenu qui est loin d'atteindre cette somme.

M. HANSON: Le ministre a admis que cet impôt a été un fiasco, et le plus tôt il sera annulé, le mieux ce sera.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3.

L'hon. M. ROBB: L'impôt actuel sur les cartes à jouer est comme suit:

Impôt sur les cartes à jouer: pour chaque paquet de cinquante-quatre cartes ou fraction de paquet, lorsqu'ils se vendent au plus vingt-quatre dollars la grosse, 8c. par paquet; lorsqu'ils se vendent plus de 24 dollars la grosse, 15c. par paquet.

Nous voulons imposer un droit uniforme de 10 cents par paquet.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre retirera probablment un revenu plus élevé.

L'hon. M. ROBB: C'est un article justement imposable.

M. CHAPLIN (Lincoln): Combien calcule-t-on retirer?

L'hon. M. ROBB: La différence sera minime. L'impôt sera plus facile à administrer. Je n'ai pas de données.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4.

L'hon. M. ROBB: J'ai un mémoire qui se lit comme suit:

Ceci a pour but de faire disparaître tout doute quant à savoir si les marchandises vendues par autorité de justice ou en exécution d'un privilège sont sujettes à l'impôt sur les ventes. La cour d'appel de la province de Québec, dans la cause du Roi contre la banque d'Hochelaga, dans un jugement unanime, a prétendu qu'une banque n'est pas tenue de payer l'impôt sur la vente d'un fonds de commerce qu'elle vend en recouvrement d'une garantie obtenue en vertu de l'article 88 de la loi des banques. Il y a assez longtemps, la compagnie Macamic Pulp and Paper

faisait cession de ses biens conformément aux dispositions de la loi de faillite, et la banque d'Hochelaga, maintenant la banque Canadienne nationale, saisissait et vendait les biens de la compagnie en conséquence d'une garantie qu'elle détenait en vertu de l'article 88 de la loi des banques. Conséquemment, le département demanda à la banque de payer l'impôt sur la vente de ces biens pour la raison que, lorsqu'une banque se substitue à un manufacturier ou producteur et vend des marchandises qui, dans le cours ordinaire des choses, seraient sujettes à l'impôt sur les ventes, elle doit assumer les mêmes obligations que le manufacturier ou producteur ordinaire quant à cet impôt. Notre opinion à ce ujet fut confirmée par le ministère de la Justice le 23 avril et je crois savoir que les banques ont toujours payé l'impôt sur les ventes dans les cas de liquidation de garanties. Dans ce cas particulier, cependant, la banque d'Hochelaga refusa de payer l'impôt et l'on dut soumettre la question aux cours de justice pour obtenir un jugement. La cour supérieure de Montréal rendit jugement en faveur de la banque, jugement qui fut confirmé ensuite par la cour d'appel de la province. Dans ces circonstances, je suggère la modification de l'article 19 BBB de la loi spéciale du revenu de guerre de façon qu'à l'avenir toutes les ventes de biens saisis par une banque ou tout autre créancier gagiste ou créancier privilégié soient sujettes à l'impôt sur les ventes tout comme si les marchandises étaient vendues par le manufacturier ou le producteur même.

Ce mémoire est signé par Noël Chassé, avocat du département.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous n'éclaicissons pas la loi; nous la modifions. La loi est interprétée par les cours de justice. La cour d'appel de la province de Québec nous dit que dans ces circonstances l'impôt ne peut être perçu. Je ne vois pas pourquoi il le serait; mais soyons justes. Nous modifions la loi et généralisons l'impôt sur les ventes dans ces circonstances. Je ne vois pas pourquoi ces gens ne paieraient pas l'impôt.

M. BURY: Lorsque les biens d'une compagnie sont saisis par un créancier, le Gouvernement, en imposant la taxe sur les ventes, fait un tort au créancier et à la compagnie. Si l'on a fait une vente dans ces circonstances, il est inutile que le Gouvernemet impose ue taxe, défectueuse dans tous les cas. Personne, à ma connaissance, n'a jamais défendu le principe de la taxe sur les ventes; on ne l'a imposée que parce qu'on y était forcé par l'état financier dû à la guerre. Vous allez un peu loin. Quand, en vertu de la loi, on saisit et vend des marchandises, le créancier, dans neuf cas sur dix, ne recouvre pas toute sa créance. A mon sens, il serait préférable de ne pas modifier la loi de la taxe sur les ventes, au lieu de l'imposer dans des cas où, sans le moindre doute, elle constituera un fardeau.

M. HANSON: N'y a-t-il pas danger, à cause de cet article, que la taxe sur les ventes soit acquittée deux fois sur les mêmes marchandises? Prenons le cas d'articles manufacturés qui se trouvent entre les mains d'un négociant. Le manufacturier a déjà acquitté la taxe sur les ventes et, en vertu de cet article, il est fort possible qu'il ait à la verser une seconde fois. Je ne crois que ce soit ce qu'on se propose dans cette disposition.

L'hon. M. ROBB: En vertu de la loi actuelle, on ne perçoit la taxe sur les ventes qu'une fois. Cette disposition a trait aux articles à propos desquels on n'a pas encore acquitté la taxe sur les ventes et qui peuvent avoir été saisis par une banque. Le Gouvernement a le droit de percevoir les taxes dues sur ces marchandises.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Combien d'articles sont libérés de la taxe sur les ventes?

L'hon. M. ROBB: Il y en a un grand nombre.

M. BURY: Le ministre dit que le Gouvernement a le droit de percevoir la taxe due par suite de la vente de ces marchandises.

L'hon. M. ROBB: Tout comme un tribunal de justice a droit à ses honoraires.

M. BURY: Pour soutenir cette opinion, on doit penser que ces ventes produisent des profits sur lesquels on peut percevoir cette taxe. Mais, dans plusieurs cas de saisies, il n'y a pas de profits et le Gouvernement prendra la taxe dans la caisse du créancier. C'est absolument condamnable. Si l'on pouvait démontrer qu'on réalisera un profit, il y aurait lieu de percevoir la taxe. Mais ni la loi ni la raison ne justifient le Gouvernement de percevoir une taxe du créancier qui a déjà subi une perte; qui, en tout cas, ne recouvrera pas toute sa créance.

L'hon. M. ROBB: Le créancier n'a rien à y voir.

M. BURY: Pourquoi?

L'hon. M. ROBB: Depuis qu'on discute la taxe sur les ventes, les arguments employés par tous les groupes de la Chambre tendent à démontrer que le consommateur verse cet impôt.

M. BURY: Si les marchandises sont saisies en vertu de la loi et mises en vente par le shérif, on ne peut savoir qui acquitte la taxe. Mais on peut dire sans risque de se tromper que, dans neuf cas sur dix, c'est le malheureux créancier qui paiera la note, car on retranchera de la somme qu'il recevra le montant de l'impôt. Par conséquent, le Gouvernement perçoit la taxe de lui. Je ne me préoccupe pas de savoir ce qp'on a dit les années précé-

dentes; j'ai assez de mes péchés à porter. Pour ma part, je crois que toute cette méthode d'impôt est dangereuse.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Les péchés de mon honorable ami sont légers. Il me semble qu'en principe il est fort difficile d'approuver un impôt qu'on ne veut pas acquitter. Comme le ministre des Finances (l'hon. M. Robb) le sait sans doute, une disposition de la loi des banques autorise les banques à consentir des prêts sur des marchandises en voie de transformation et à propos d'autres entreprises analogues, sur lesquelles elles ont un gage réel. Certains prétendent qu'on ne devrait pas laisser subsister cette disposition; mais elle fait partie de notre méthode de banque. Ce gage donne aux banques de nouveaux avantages, bien qu'elles en aient déjà de bien plus considérables que les autres entreprises. Si une banque saisit les marchandises, les tribunaux de la province de Québec, du moins, ont décidé qu'elle n'a pas à acquitter la taxe sur les ventes. Dans cet article, il n'est question que des banques et il est évident qu'elles occupent une situation privilégiée: elles peuvent virtuellement continuer à faire le commerce de l'entreprise en faillite et, dans plusieurs cas elles le font. Je n'aime pas plus que mon honorable ami (M. Bury) à imposer de nouvelles taxes, mais on doit traiter tout le monde également en matière d'impôts; nous ne devons accorder à un négociant des avantages que n'ont pas les autres. Nous devons imposer des taxes égales à toutes les personnes dont nous tirons nos revenus. Il est impossible de le faire si les banques, possédant des privilèges particuliers, peuvent vendre des marchandises, en vertu de la loi, sans acquitter un sou de taxe sur les ventes, tandis qu'elles exigent des intérêts. Voilà ce que je veux mettre en lumière.

M. BURY: Si la banque, ayant un gage sur certaines marchandises, prend la place du propriétaire de ces marchandises et continue son commerce, elle doit acquitter la taxe sur les ventes. Mais je ne parle pas de ce cas. Je parle du cas de marchandises saisies par le possesseur du gage et vendues ensuite par le shérif en vertu de procédures analogues à celles qu'on prend en vertu d'un mandat de *fieri facias*. J'e n'ai pas à l'esprit le cas d'une banque comme celle dont mon honorable ami a fait mention, ni celui d'une mise en liquidation; je ne discute rien de tel. Je ne fais que parler des cas de saisie par le shérif en raison d'une créance privilégiée, d'une hypothèque mobilière ou d'une saisie-exécution. Dans neuf cas sur dix, le créancier ne réussit pas à réaliser tout le montant qui lui est dû, et voici que le Gouvernement a l'intention de défalquer la taxe sur les ventes du montant qui lui revient. S'il y avait une marge de profit au-dessus ou au-dessous des frais imposables de la dette envers le créancier, je serais alors disposé à dire que le Gouvernement peut avoior le droit de prélever la taxe sur l'excédent. Mais je n'arrive pas à voir comment l'Etat peut imposer une créance privilégiée et réclamer la taxe sur les ventes. C'est précisément de cela que nous avons à souffrir en Alberta. J'ignore ce qu'il y a de vrai pour ce gouvernement-ci, mais dans notre province, le Gouvernement à la face même du créancier privilégié, multiplie ses réclamations avec persistance au point que le créancier privilégié ne sait plus où il n est. Il s'ensuit qu'on ne consent plus de prêts. Le principe est mauvais, et si le ministre voulait s'en tenir aux procédures judiciaires seulement quand il y a marge pour un bénéfice, une fois la dette payée, la difficulté serait surmontée. D'autre part, dans le cas dont a parlé mon honorable ami, où le créancier privilégié faisant valoir ses droits se substitue au propriétaire et continue son commerce, il devient alors un négociant et comme tel il est certes moralement obligé d'acquitter la taxe sur les ventes. Mais ce n'est pas du tout la même chose quand tout le fonds de commerce est vendu par le chérif.

L'hon. M. ROBB: Cela ne s'appliquera qu'aux marchandises soumises à la taxe sur les ventes en premier lieu, et la liste des exemtions est longue. Supposons que mon honorable ami ait en mains un lot de marchandises pour lesquelles il acquitte la taxe sur les ventes; la banque vend des marchandises semblables, et je les achète, sans acquitter cette taxe; alors je fais concurrence à mon honorable ami, j'ai donc un avantage de 5 p. 100 sur lui. Il verra qu'il faut nous montrer justes envers tous les négociants. C'est la raison d'être de ce projet de loi.

M. BURY: L'honorable ministre n'a pas répondu à mon objection. Je parle de la vente par le shérif, alors que les articles sont vendus en bloc et qu'il ne peut être question de concurrence de la part de personne vendant la même sorte de marchandises. J'ai bien pris garde de dire que je ne parlais pas du cas d'un créancier exerçant son droit privilégié et écoulant au comptoir le stock de son magasin. Dans ce cas il ne fait pas de doute qu'il ne remplace le négociant et qu'il n'ait à acquitter la taxe que le négociant doit payer. Mais supposons que j'aie un hypothèque mobi-

lière sur le fonds de commerce du négociant qui n'a pas encore acquitté sa taxe sur les ventes et qui aurait à l'acquitter dans le cours ordinaire des affaires dans son magasin. Si le shérif saisit ces marchandises en vertu de mon hypothèque mobilière—comme il le ferait en Alberta—et qu'il les annonce pour être vendues en bloc à l'enchère tel jour, prétendez-vous qu'il y ait dans ce cas concurrence? Il n'y a aucune concurrence, car les prix réalisés dans une enchère de ce genre ne seront pas du tout les mêmes que ceux réalisés par la vente au comptoir dans le cours ordinaire des affaires.

M. CHAPLIN (Lincoln): A ce sujet, je voudrais, monsieur le président, signaler une question à l'attention du ministre, car je ne vois pas comment j'y parviendrais autrement. Il y a environ deux ans, le ministre préleva une taxe sur les matrices, les patrons et les outils fabriqués dans l'établissement même du manufacturier. Jamais le fabricant ne facture ni ne vend ces articles, mais en vertu de la loi on perçoit quand même un impôt sur ces articles. C'est avec l'argent réalisé avec ces matrices, ces patrons et ces outils qu'il fait son profit. En vertu de la loi, les fabricants sont ainsi appelés à payer double impôt, d'abord sur l'outillage, puis sur les marchandises que cet outillage a permis de fabriquer. Leurs concurrents n'ont pas un impôt de ce genre à acquitter; en Angleterre, aux Etats-Unis ou nulle part ailleurs le fabricant n'est assujetti à cet impôt. En un mot vous exigez double impôt du fabricant canadien. J'ignore pourquoi l'on fait cela; j'ignore combien le ministre retire de cet impôt et j'aimerais à être renseigné là-dessus. C'est en 1924 qu'on a inauguré la chose.

L'hon. M. ROBB: Monsieur le président, si mon honorable ami veut laisser voter cet article, il se peut qu'en arrivant à l'autre, la modification que je propose dissipe ses inquiétudes.

(L'article est adopté).

Sur l'article 5.

L'hon. M. ROBB: Monsieur le président, je veux soumettre la modification suivante à cette résolution...

Le très hon. M. MEIGHEN: Où en sommes-nous?

M. le PRESIDENT: Au n° 5.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant l'adoption de cette disposition, je demande au ministre, maintenant qu'il impose au peuple d'autres taxes sur les ventes, s'il a oublié les pleurs de crocodile que lui et ses partisans versaient à propos de la taxe de 3 p. 100 sur les ventes, et de l'effroyable fardeau dont elle chargeait la grande masse des consommateurs canadiens? Et comment concilie-t-il cette imposition d'une taxe sur la masse des pauvres consommateurs avec un dégrèvement annuel allant jusqu'à un quart de million, qu'il accorde aux riches ayant des revenus considérables?

L'hon. M. ROBB: Monsieur le président, j'abroge quelques-unes des taxes sur les ventes.

Le très hon. M. MEIGHEN: La moyenne est maintenant de 5 p. 100. Quels pleurs quand elle était de 3 p. 100, que dis-je? quand elle était de 1½ p. 100! Je me rappelle un honorable député,—je voudrais qu'il fût à la Chambre, c'était le député de Last-Mountain, —il ne murmurerait même pas maintenant la moindre objection, mais lors de l'imposition de la taxe de 1½ p. 100, l'honorable député de Last-Mountain...

Une VOIX: De Long-Lake.

Le très hon. M. MEIGHEN: De Long-Lake, maintenant? Eh bien, voilà une histoire qui ne nous rappellera pas Long-Lake. Il prétendait alors qu'on ne pouvait attendre du Gouvernement de l'époque autre chose que des fardeaux pour le pauvre, qu'on ne pouvait attendre de lui quelque chose de mieux, pas plus qu'on ne saurait espérer le parfum des roses, quand il y a un putois sous la table.

L'hon. M. LAPOINTE: Vous avez une mémoire merveilleuse.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai assez bonne mémoire. Mais combien faible est la mémoire de mes honorables vis-à-vis, combien courte! Maintenant que la taxe sur les ventes est de 5 p. 100, je voudrais savoir si le ministre sent un peu de ce parfum. Non content de la taxe de 5 p. 100, il l'impose dans d'autres cas.

L'hon. M. ROBB: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Se rappelle-t-il son collègue du Cap-Breton à l'époque? Se souvient-il que ce dernier représentait le Gouvernement laissant passer indemne la reine de Saba en grande toilette et ornée de ses plumes, tandis que nous faisions tomber des mains du pauvre petit le sac de farine porté à sa mère? Ne se rappelle-t-il pas cela? Quels sentiments éprouve le ministre, quand il fait approuver par ses partisans, y compris le député qui représentait autrefois Last-Mountain, non seulement la taxe de 5 p. 100 sur les ventes, mais encore son imposition inéluctable au peuple, tandis qu'il dégrève les plumes de la reine de Saba et tous les beaux habits

des riches, jusqu'à concurrence d'un quart de million par année? Le ministre nous donnera-t-il une explication de cette volte-face et de la peine qu'il s'est donnée pour convaincre ces honorables députés? Comment s'est-il débarrassé du parfum?

L'hon. M. ROBB: En réduisant la taxe sur les ventes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, le ministre a relevé la taxe sur les ventes. Elle est maintenant des deux tiers plus élevée, de fait, quatre fois plus élevée qu'à l'époque du putois. Le ministre ne saurait s'en tirer par de simples assertions tout à fait inexactes. L'abrogation ne porte que sur un très petit nombre d'articles, des bagatelles; la majeure partie de la taxe sur les ventes subsiste encore, et l'ouvrier doit la payer sur son sarrau, ses sous-vêtements, tous ses habits, mais la reine de Saba passe maintenant et paye un quart de million de moins en impôts qu'à cette époque. Le ministre aura-t-il la bonté de nous expliquer comment il a fait accepter cette volte-face à ses partisans et, en particulier, comment il s'est assuré l'appui du groupe qui dirigea alors l'attaque?

M. CHAPLIN (Lincoln): Et qui est fort tranquille, aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ne se rappelle-t-il plus les philippiques de son chef contre les grandes compagnies et contre l'alliance du gouvernement conservateur avec elles, et contre la façon dont le profiteur s'en tirait indemne, habillé de linge fin? A la masse des consommateurs, l'objet des plus tendres sollicitudes des libéraux, alors, il impose maintenant une taxe de 5 p. 100 sur les ventes et décharge du grand fardeau les gens qu'on proclamait alors les grandes compagnies et les quelques favorisés.

L'hon. M. ROBB: Je donnerais beaucoup pour posséder la mémoire de mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce serait un grand avantage pour le Gouvernement.

L'hon. M. ROBB: Je n'en suis pas tout à fait sûr. Malgré sa grande mémoire, mon très honorable ami semble avoir oublié que nous avons rayé la taxe sur les ventes d'une longue liste d'articles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lesquels?

L'hon. M. ROBB: Je n'ai pas ici la liste entière. C'étaient les instruments agricoles en 1924; nous avons réduit de moitié la taxe sur les chaussures en 1924.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais elle est encore de moitié plus haute que ce qu'elle était à l'époque du putois.

L'hon. M. ROBB: Quant aux denrées alimentaires, à certains biscuits, nous avons réduit de moitié la taxe sur les ventes; nous l'avons supprimée sur certains poissons et certaines conserves. Je ne m'étendrai pas longuement sur cette méthode tant discutée d'impôt; je m'empresse de convenir que la taxe de vente devrait disparaître le plus tôt possible. Mais je conseillerai de procéder graduellement; la diminuant de 1 p. 100 chaque année, parce qu'autrement ce ne serait pas très juste pour les marchands qui se trouveraient avec des marchandises ayant acquitté la taxe de vente. Nous devrions la diminuer de 1 p. 100 par année, ou de six mois en six mois, ou quelque chose comme cela.

M. CHAPLIN (Lincoln): Pourquoi ne pas commencer?

L'hon. M. ROBB: Nous avons commencé par de bonnes diminutions. Je défie mon honorable ami de prouver que nous avons augmenté la taxe de vente pour la peine. Ce point-là a été ressassé depuis plusieurs années, mais mon très honorable ami se souviendra que d'après la première méthode la taxe de vente se superposait. J'ai déjà fait faire un calcul d'où il résulte que sur les bottines et souliers, elle représentait 7 p. 100; 6½ p. 100 sur d'autres articles, et 9 p. 100 sur un petit nombre d'autres. Je reconnais que la taxe de vente est plus élevée que je ne voudrais.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et que la superposition est plus forte.

L'hon. M. ROBB: Non. Je ne le crois pas. Je propose l'amendement suivant:

Articles et matériaux, non inclus l'équipement permanent, qui entrent dans les frais de production ou fabrication des produits fabriqués ou produits par un fabricant patenté; tubes de fer ou acier forgé, sans joint ou soudé par recouvrement, d'un diamètre inférieur à quatre pouces, fileté et couplé, ou non, s'ils servent seulement dans les puits à pétrole; et les matériaux servant à la fabrication de ces tubes; machines et appareils servant seulement à l'extraction des huiles brutes hors des puits, et articles et matériaux servant à la fabrication de ces machines ou appareils.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre fait preuve de grande sagesse en refusant de s'engager dans une discussion à ce sujet, car il ne pourrait ni se justifier ni justifier son parti. Le ministre ose prétendre que ce Gouvernement n'a pas haussé la taxe de consommation: 98 p. 100 est plus élevé de deux tiers, quelle n'était à son avènement, et elle a été deux fois plus forte pendant un certain

temps. Le ministre dit qu'elle se superposait, mais elle se superpose bien davantage maintenant par suite de la législation du gouvernement actuel. Plus vous rapprochez la taxe de la première transaction, de la transaction initiale, et plus elle est élevée au départ, plus la superposition est forte, croissant toujours de l'une à l'autre. De notre temps, une partie se percevait à la première vente et l'autre partie en cours de reventes. Les détaillants la trouvèrent gênante, bien que, en fin de compte, c'était le consommateur qui payait, et comme le consommateur ne disait mot le ministre reporta toute la taxe sur la transaction initiale. Et maintenant, la superposition est plus considérable que jamais, puisqu'elle procède de 5 p. 100 au lieu de 3 p. 100 comme auparavant, et même de 1½ p. 100 qu'elle était au moment des plus vives dénonciations. Le ministre promet de s'améliorer un jour ou l'autre et de diminuer la taxe de 1 p. 100. Pourquoi a-t-il commencé ses diminutions par les gros revenus, et plus les revenus sont considérables, plus la diminution est forte, au lieu de commencer "par la grande masse des consommateurs'.' Voilà une formule oubliée, des ministériels, rayée apparemment de leur vocabulaire, mais quelques-uns d'entre nous s'en souviennent encore. Le ministre n'a pas bonne mémoire, dit-il. Je le sais. La conscience du Gouvernement ne s'en porte que mieux mais sa réputation législative en souffre.

M. JACOBS: Mon honorable ami a-t-il jamais connu un politicien consciencieux.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai connu le type sans concience, et le pessimisme de mon honorable ami à ce sujet ne me surprend pas, étant donné le milieu qu'il a fréquenté. Je ne m'étonne pas non plus que ces souvenirs le portent à désespérer d'en jamais rencontrer de consciencieux. C'est un sentiment qui sied à son sens logique.

Il a tout entendu ce qui s'est dit dans le temps. Sans participer beaucoup à ces expressions d'indignation, il s'en amusait, remerciant Dieu des fruits qu'elles lui apporteraient. C'était là le rôle du député de Cartier (M. Jacobs).

M. JACOBS: Je tiens à faire remarquer à mon honorable ami que ces fruits sont encore à venir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le mandat de Cartier a été la récompense de l'honorable député. C'est tout, je le sais, et je sais qu'il mérite mieux.

M. JACOBS: J'ai été élu en dépit de l'étiquette de parti.

[Le très hon. M. Meighen.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le crois. Il y a d'autres faits, je pense, qui seront mis sur le tapis dans cette discussion, mais il est bon que les honorables députés se rappellent l'attaque la plus vile, la plus immorale, la plus déshonorante contre un grand parti qui ait jamais disgracié la vie politique du Canada.

M. CHAPLIN (Lincoln): Vu ce qu'a dit le ministre, il y a un instant, au sujet de la réduction de l'impôt sur les ventes, je lui ferai observer qu'en 1920 cette taxe nous a rapporté en chiffres ronds 15 millions. En 1921, ce montant a été porté à 78 millions, en 1922, à 73 millions; en 1923, à 106 millions, et en 1924, à 120 millions.

L'hon. M. ROBB: Mais nous faisons plus d'affaires.

M. CHAPLIN (Lincoln): La même taxe ne nous a rapporté cette année que 95 millions, et notre chiffre d'affaires a été moindre dans cette mesure.

L'hon. M. ROBB: Mais en 1924, nous avons éliminé plusieurs articles de la taxe de vente.

M. CHAPLIN (Lincoln): Et le ministre n'a jamais déposé aucun état à la Chambre pour nous montrer lesquels ils étaient. D'après ses propres paroles, cet impôt aurait dû être réduit chaque année, mais c'est le contraire qui est arrivé. Comment le ministre explique-t-il cela? Il y a un instant il a déclaré que plusieurs articles ont été exonérés de l'impôt de consommation, mais il n'en est pas moins vrai que la taxe de vente a augmenté de 15 millions, la première année qu'elle a été imposée, à 120 millions en 1924. Elle est descendue à 85 millions en 1925, mais cette année, elle est remontée à 95 millions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si les affaires sont plus considérables, le ministre veut-il expliquer pourquoi il a perçu tous les ans moins d'impôts sur le revenu?

M. POWER: Le public est plus sage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il sait à quoi s'en tenir sur l'espèce de gouvernement que nous avons.

M. BURY: Je suis bien aise que le ministre des Finances désapprouve l'impôt de consommation, mais, naturellement, il continue à l'appliquer. Il n'est pas à désirer que les affaires soient entravées par 120 millions de taxes de vente. Si je me rappelle bien l'histoire, l'impôt de consommation a été imaginé par le duc d'Alva et a été appliqué aux Pays-Bas, non pas tant pour prélever de l'argent que pour écraser les habitants de cette contrée. Même le brillant économiste, Philippe II

d'Espagne, se demandait si ce n'était pas une taxe insensée, et subséquemment, elle fut abolie. Il reste au Canada, au XXe siècle, de s'apercevoir, comme Alva et Philippe II d'Espagne, que cet impôt est une folie, et que ce montant de 120 millions est une meule au cou des commerçants du Canada.

Je prierais le ministre d'examiner deux exemptions en plus de celles qu'il a proposées. L'une concerne le bois et les matériaux de construction employés par les colons pour l'érection de leurs logis et bâtiments de fermes. Nous invitons les colons à venir s'établir au pays; nous essayons d'améliorer leur sort après leur arrivée parmi nous et de leur rendre la vie le moins chère possible. Cependant, nous grevons d'une taxe de consommation presque tous les articles dont ils ont besoin en se créant un foyer parmi nous. Je prierais le ministre de s'assurer si la taxe de vente ne pourrait être enlevée de tous les articles de cette catégorie. Il est un autre petit article que je désire mentionner. C'est assez comique, mais je vois que les œufs, lorsque ce sont vraiment des œufs, sont importés en franchise, mais que lorsqu'ils sont vidés et qu'il n'y a plus que la coquille, sont soumis à la taxe de vente. Voici comment je me suis aperçu de cela. Un naturaliste de l'Alberta, qui a l'habitude d'échanger ou d'acheter des échantillons d'œufs des Etats-Unis, est obligé d'acquitter l'impôt de consommation du moment que les œufs sont vides. Il me semble que les échantillons à l'usage des naturalistes importés pour des fins scientifiques, devraient être exempts de l'impôt de consommation. Je mentionne ces deux exemptions, mais surtout celle qui concerne les matériaux du bâtiment dans l'intérêt des colons.

M. MURPHY: C'est avec plaisir que j'ai entendu le ministre dire qu'il allait réduire la taxe de vente de 1 pour 100 par année ou tous les six mois jusqu'à ce qu'elle soit complètement abolie. De tous les impôts c'est le plus accablant pour la masse du peuple et il devrait disparaître aussitôt que possible. D'après l'amendement que vous avez lu, monsieur le président, j'ai compris que la taxe de vente allait être enlevée sur les tubes des puits de pétrole.

L'hon. M. ROBB: Certains tubes.

M. MURPHY: Je pense que les tubes de puits de pétrole ont été mentionnés. Le ministre a peut-être oublié qu'il y a de nombreux puits de sel au Canada dont les tubes servent aux mêmes fins, et je suis d'avis que ces tubes devraient être ajoutés à la liste d'exemptions.

L'hon. M. ROBB: Je m'en occuperai. La loi nous y autorise, mais je préfère examiner la question d'abord.

M. MURPHY: Il s'agit tout simplement de placer les puits salins sur le même pied que les puits de pétrole.

L'hon. M. ROBB: Je vais étudier la question avec soin. Le cas qu'a cité mon honorable ami d'Edmonton-Est en ce qui regarde les œufs vidés n'a guère d'importance, j'imagine; c'est plutôt une petite affaire, je le suppose.

M. CHAPLIN (Lincoln): J'avais l'espoir que l'amendement proposé par le ministre aurait quelque rapport avec le cas que j'ai signalé à son attention tout à l'heure. Le ministre aurait-il d'obligeance d'examiner la question,—c'est-à-dire la taxe sur les ventes qui grève les matrices et les outils? Je suppose que la perception de cette taxe a causé passablement d'ennuis au ministre. En premier lieu, il n'y a pas de factures pour cet article et il faut que le fisc utilise les services de percepteurs spéciaux; il faut avoir recours à une méthode spéciale pour opérer la rentrée de cette taxe du moment qu'il n'y a pas de factures, car, le manufacturier, cela va de soi, ne facture pas un article lui-même. Je doute fort que le ministre retire des revenus appréciables de cette source. Cet impôt est injuste et il n'a pas sa raison d'être; cette taxe est même malhonnête étant donné qu'elle est perçue deux fois. Vous percevez l'impôt sur l'outil qu'emploie l'ouvrier à la fabrique et encore une fois sur les produits fabriqués au moyen de cet outil; le Gouvernement perçoit donc une double taxe de ce chef. Il est impossible pour ainsi dire de savoir à quoi s'en tenir pour la bonne raison qu'il n'y a pas de facture sur laquelle se baser pour la perception de la première taxe; cependant, la seconde taxe est imposée en regard de la facture. A la lumière du bon sens et de la justice, je ne conçois pas que l'on maintienne en vigueur dans nos Statuts un impôt de cette nature.

L'hon. M. ROBB: Il y a beaucoup de vrai dans les observations de mon honorable ami. Il m'a convaincu que c'est là un impôt sur la production que nous aurions peut-être raison d'abolir. Je ferai observer que le ministre a le pouvoir de fixer la valeur d'un article pour les fins de l'impôt; il peut se faire que cette disposition ait été insérée dans la loi avec l'idée que le ministre verrait à ce que la taxe fut très faible.

M. CHAPLIN (Lincoln): Pas du tout.

L'hon. M. ROBB: Que mon honorable ami me permette d'expliquer comment cela a pu se faire. Le fonctionnaire des Finances m'informe que cette disposition a été insérée dans la loi à la demande de l'association des manufacturiers. Je suppose qu'ils l'ont faite avec l'idée que le ministre imposerait tout simplement une taxe nominale, disons de un à cinq dollars; je crois que c'est bien cela; ces articles ne devraient pas être assujettis à aucune taxe et j'étudierai la question sous ses divers aspects.

M. CHAPLIN (Lincoln): Il est possible que les choses se soient passées ainsi que le dit le ministre des Finances et, qu'après l'adoption de la loi, l'association des manufacturiers ait avisé les autorités quant aux moyens de percevoir l'impôt. La seule méthode de perception possible, c'est d'obliger le manufacturier à tenir registre du prix de l'article. Vous lui dites que le prix coûtant est constitué par le prix de la main-d'œuvre nécessaire à la fabrication de l'article à raison de $1.25 de l'heure, plus le prix de la matière première qui entre dans la confection de l'article en question. Vous assujettissez le manufacturier à beaucoup d'ennuis pour la perception d'une taxe qui ne vous rapporte rien pour ainsi dire. Le système n'a pas sa raison d'être puisque l'impôt est acquitté une fois quoi qu'il arrive.

L'hon. M. ROBB: J'ai la conviction que mon collègue, le ministre des Douanes et de l'Accise (l'hon. M. Boivin), qui applique la loi, examinera la question dès qu'il sera mis au fait des observations de mon honorable ami. Je partage absolument l'avis de l'honorable représentant de Lincoln, savoir que l'impôt devrait être fixé au minimum.

M. BURY: Le ministre examinera-t-il la question que j'ai soulevée—l'obolition de la taxe pour ce qui est du bois de commerce et des matériaux de construction au bénéfice des colons?

L'hon. M. ROBB: Certainement; cependant, je ne vois pas trop comment il serait possible d'abolir la taxe sur le bois destiné aux colons, tandis que les autres classes de notre population y seront assujetties. Je doute fort que ce serait une bonne chose de diminuer les taxes sur tous ces matériaux de construction.

M. HANSON: Pour quelle raison n'abolirions-nous pas la taxe sur les ventes qui grève tout le bois de commerce destiné à la consommation domestique? On ne taxe pas le bois destiné à l'exportation et je n'ai jamais pu m'expliquer la distinction que l'on établit entre les ventes consommées sur le marché domestique et celles qui sont faites à l'étranger.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami admettra que le bois constitue seulement l'un des nombreux matériaux employés dans la construction. Il nous faudra examiner la question sous ses divers aspects avant de tirer des conclusions.

M. LUCAS: Le ministre serait-il disposé à étudier l'utilité d'exempter le bois de construction et le bardeau de la taxe sur les ventes? Nous déboursons de fortes sommes pour encourager les immigrants à venir s'établir au Canada, mais la ferme est le seul endroit pour ainsi dire où il leur soit permis de s'installer. Or, le bois entre pour une bonne part dans la construction des maisons et des bâtiments sur les fermes; d'autre part, l'un des problèmes les plus importants que nous ayons à régler dans l'Ouest, c'est de garder nos jeunes gens et nos jeunes filles sur la terre. L'une des principales causes qui contribuent à chasser nos jeunes gens de la ferme, c'est le genre de maisons que nous avons dans l'Ouest. La plupart des maisons ne sont rien autre chose que des huttes et elles ne sont pas assez attrayantes pour garder nos jeunes gens sur la terre. Pour moi, le Gouvernement ferait une bonne action s'il consentait à dégrever le bois, le bardeau et les autres matériaux de construction de la taxe sur les ventes, s'il voit jour de le faire. Cela aiderait beaucoup les colons qui viennent s'établir, comme ceux qui sont déjà établis, afin d'améliorer leurs foyers. Nous savons que les finances du pays s'améliorent et il me semble que c'est là une question qui vaut d'être étudiée par le ministre.

L'hon. M. ROBB: Nous l'étudierons avec le plus grand soin.

L'hon. M. MANION: J'aimerais à faire observer à mon honorable collègue de Camrose et à plusieurs de ses amis qu'ils nous ont répété depuis le dépôt du budget, que ce budget était celui du pauvre homme; qu'il était fait pour la grande masse du peuple. En dépit du fait que les députés de la gauche ont fait observer que la seule réduction effectuée dans les impôts n'atteignait que les revenus élevés et quelques choses sans importance, ils insistent et répètent que c'est le budget du pauvre et qu'il doit aider à la masse du peuple. Si le ministre des Finances, veut bien expliquer à l'honorable député de Camrose les nombreux moyens par lesquels le budget va aider ses amis de l'Ouest qui habitent des cabanes, mon honorable ami pourra retourner chez lui absolument convaincu que ce budget est celui du pauvre. Certains d'entre nous ne

peuvent comprendre pourquoi on l'a ainsi désigné. Il y a environ un mois, j'ai déclaré que je n'y voyais rien d'avantageux pour l'ouvrier ou le modeste cultivateur, auxquels mon honorable collègue a fait allusion, et j'ai cherché pour trouver quoi que ce soit susceptible d'aider à ces catégories de gens. J'admets que l'ouvrier ordinaire économise 1c. par mois en timbres-poste, et en amers d'angusture. C'est la seule économie qu'il réalise.

M. CHAPLIN (Lincoln): Cela ne s'applique qu'à la province de Québec.

L'hon. M. MANION: Mon honorable collègue de Lincoln me fait observer que les amers d'angusture n'existent qu'à Québec et qu'on ne les trouve pas en Ontario.

L'hon. M. LAPOINTE: Je n'en suis pas si certain.

L'hon. M. MANION: J'étais sur le point de poser une question au ministre au sujet des fouilles dans les chambres de députés, fouilles dons les journaux ont parlé, mais je m'en abstiendrai. Je crois que le ministre devrait indiquer à mes amis de l'extrême gauche les nombreux avantages que le petit cultivateur trouvera dans le budget. La moitié de mes électeurs sont cultivateurs et j'aimerais à retourner parmi eux pour leur dire quels avantages leur seront donnés.

L'hon. M. ROBB: Si mon honorable ami peut prendre le temps de venir au ministère des Finances, je lui montrerai des lettres venues de toutes les parties du Canada.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami semble à même de convaincre le peuple qu'il vient à son aide quand il ne le fait pas. Il continue à répéter qu'il a abaissé la taxe des ventes quand il sait que, depuis que son gouvernement est au pouvoir, elle a été augmentée d'environ 2½ et 3 p. 100, alors qu'elle était de 5 p. 100 quand nous avons quitté le pouvoir. On a libéré quelques articles de la taxe, mais en général, elle a été augmentée. J'ignore pourquoi le ministre m'invite à son bureau pour me donner un renseignement en secret. Qu'il dise au peuple canadien comment le budget avantage le petit cultivateur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre dit avoir des lettres d'éloges. Je me demande si quelqu'un lui a rappelé qu'il a décrit sa réduction de l'impôt sur le revenu comme s'appliquant d'un bout à l'autre, alors qu'elle n'affecte que la moitié.

M. CHAPLIN (Lincoln): "D'un bout à l'autre."

L'hon. M. ROBB: Je vais en venir là tout à l'heure.

Le très hon. M. MEIGHEN: En un mot les déclarations erronées ont suivi les déclarations erronées pendant tout le discours du budget.

M. CHAPLIN (Lincoln): "D'un bout à l'autre."

Le très hon. M. MEIGHEN: Ces choses attirent des applaudissements temporaires quand on les prononce, mais la désillusion s'ensuit. C'est arrivé plusieurs fois au gouvernement actuel et cela va se produire de nouveau. Je ne crois pas que tout soit complet sans que je fasse entrer au Hansard des extraits auxquels je faisais allusion, il y a un instant. Je demande d'abord au comité d'écouter cette déclaration dirigée contre la taxe de ventes de 1½ p. 100 par le solliciteur général—le solliciteur général d'un gouvernement qui a élevé cette taxe à 6 p. 100.

La taxe a simplement pour but de tirer une ligne de démarcation plus accentuée entre les millionnaires et accapareurs du pays et les classes plus pauvres qui ont maintenant d'assez bons vêtements.

M. CHAPLIN (Lincoln): Qui a dit cela?

Le très hon. M. MEIGHEN: M. D. D. McKenzie, ancien solliciteur général du gouvernement actuel et en fonctions quand le tarif a été élevé. La citation continue:

L'idée est qu'on ne leur permettra pas de porter la pourpre et la toile fine comme en portent les millionnaires.

C'était le langage typique de l'époque. Le premier ministre lui-même s'est récrié contre la taxe sur les ventes. Voici ses paroles:

Au lieu de supprimer les impôts qui pèsent directement sur les petites gens, les droit sur les articles nécessaires à l'existence, ce sont les taxes sur les bénéfices commerciaux et les taxes de luxe qu'on a supprimées.

Il fit ensuite une longue dissertation pour montrer que cette taxe pesait lourdement sur les petites gens. Je citerai maintenant les paroles rapportées à la page 3039 du hansard du 1er juin 1920:

Au lieu de diminuer le coût élevé de l'existence affectant la grande masse des consommateurs, ils y ont encore ajouté. Ils ont augmenté les frais et rendu la vie au Canada plus difficile qu'elle n'a jamais été. A des droits invisibles ils ont ajouté des droits visibles sur une foule d'objets nécessaires à la grande majorité des consommateurs.

Or à ces droits visibles greffés sur les droits invisibles le premier ministre a ajouté en plus 3 p. 100, c'est-à-dire 100 p. 100 de ce qu'ils étaient, les laissant 66⅔ p. 100 plus élevés qu'auparavant, pendant que le Gouvernement qu'il dirige, appuyé par les éloquents démocrates de l'Ouest, fait d'énormes remises aux "millionnaires et aux profiteurs". Je citerai aussi un passage d'un discours de l'honorable député de Last-Mountain, main-

tenant de Long-Lake. Depuis qu'il a changé de Last-Mountain à Long-Lake l'honorable député est devenu très soumis; il est aussi docile que les chefs les plus démocrates puissent désirer. Voici ce qu'il disait contre la taxe de 3 p. 100 sur les ventes, le 18 mai 1921:

La taxe sur les ventes est augmentée de 50 p. 100 et, suivant moi, c'est une augmentation directe du tarif des douanes. Mais à quoi devons-nous nous attendre? On a dit qu'on ne pouvait pas s'attendre à sentir la rose, tant qu'il y avait un putois sous la table.

Le putois sent-il trop mauvais pour que l'honorable député ne prenne pas part au débat? Le parfum est maintenant 66⅔ p. 100 plus fort que lorsqu'il a prononcé ces paroles. Il a dit ensuite:

De même vous ne pouvez pas vous attendre à avoir des méthodes de taxation équitables de la part d'un gouvernement dont la politique est dictée par les gros intérêts du pays.

Or puisque la politique à l'égard de cette taxe a été d'une part exagérée, intensifiée dans une proportion de 66⅔ p. 100 et d'autre part atténuée à l'endroit de ce qu'on appelait les profiteurs du gros commerce, je voudrais bien savoir quel rapport, quelle affinité existe entre le Gouvernement qui fait une chose pareille et les gros capitalistes du pays? Y a-t-il un de nos honorables collègues d'en face qui voudra avoir l'obligeance de m'expliquer comment on peut concilier ce langage avec le budget actuel? Voudra-t-on m'expliquer comment une taxe de vente de 3 p. 100 pour le pauvre et un impôt de 66 p. 100 sur le revenu du richard constituent un budget favorable aux riches, aux capitalistes, alors qu'une taxe de vente de 5 p. 100 pour le pauvre et un impôt de 30 p. 100 sur le revenu du richard constituent un budget favorable au pauvre? Les honorables députés qui s'enthousiasment du budget, particulièrement de la disposition que nous discutons actuellement, et le ministre des Finances lui-même pourront à ce sujet donner libre cours à leur ingéniosité. Mais je n'ai pas tout cité. Voici maintenant ce que disait l'honorable député de Marquette, alors chef du parti progressiste.

M. FORKE: Le très honorable leader de l'opposition voudrait-il indiquer la date?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je savais que je réveillerais le leader actuel du parti progressiste. C'était le 17 mai 1921, alors que la taxe sur les ventes était de 3 p. 100. Il était alors leader du parti progressiste et il l'était encore lorsque la taxe fut augmentée, mais il oublia à ce moment-là ce qu'il avait dit, comme d'ailleurs l'honorable député de Brandon. Voici ses paroles:

[Le très hon. M. Meighen.]

L'application de la taxe sur le chiffre d'affaires pèsera lourdement sur le pauvre. La perception de cet impôt élèvera les prix des articles de consommation journalière, en ce pays. Dès lors, elle limitera et restreindra leur emploi, ce qui entraîne infailliblement la diminution de la production qui, à son tour amène la stagnation des affaires et le chômage forcé.

Il ne pouvait rien se produire de pis. Tel devait être l'effet d'une taxe de 3 p. 100 sur les ventes. Comment les honorables députés peuvent-ils alors tolérer une taxe de 5 p. 100 avec toutes ses effroyables conséquences pour les pauvres et les travailleurs? Il disait ensuite:

Mais le ministre, avec la taxe sur les ventes, augmente le budget de dépenses de chacun de nos concitoyens. Et que dire du riche qui passe six mois de l'année en Californie, en Floride ou en Europe? Il n'aura pas de taxes à payer sur ses achats pendant son absence; tandis que le pauvre, dont les ressources sont limitées—il peut ne pas en avoir du tout, être sans travail, et être obligé de vivre sur les quelques économies faites dans le passé—se trouve dans une situation tout à fait différente. Quelle sera-t-elle? Quelle sera la situation de l'ancien combattant? Cette taxe les frappera tous les jours de l'année; ils ne pourront pas y échapper; c'est pourquoi mon honorable ami n'a pas été bien avisé en imposant les taxes en question.

C'est cette taxe sur les ventes, portée à 5 pour 100, que les honorables députés appuient tandis que d'autre part ils excusent et acclament un dégrèvement de centaines de milliers de dollars par année en faveur de la classe riche du pays.

M. FORKE: L'ancien député de Marquette n'a-t-il pas proposé un amendement à ce budget?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai lieu de croire qu'il s'est conformé en tous points à la teneur de son discours. Mais je n'étais pas tenu de m'astreindre à son discours, et l'honorable député de Brandon ne pouvait s'en départir. Obligé comme il l'est de s'en tenir aux principes qu'il a adoptés et qu'il a préconisés devant les électeurs, comment peut-il maintenant amadouer son parti et l'engager à appuyer des mesures qui renchérissent sur ce qu'il réprouvait dans le temps?

M. BROWN: N'est-il pas vrai également que l'honorable député de Brandon et ceux qui l'appuyaient ont voté contre cette partie du budget à deux reprises, en 1922 et en 1923?

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors, la conversion ne daterait que depuis peu. Est-ce bien ce que l'honorable député en conclut?

M. BROWN: Nullement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peu m'importe, d'ailleurs, la date exacte à laquelle la

transformation s'est produite. Tout ce que je sais, c'est que c'est déjà un fait accompli chez l'honorable député de Lisgar. On ne saurait rien concevoir de plus à point que les liens qui l'attachent au parti libéral et, jetant un coup d'œil de l'autre côté de la Chambre, je vois qu'il est bien à sa place.

M. BROWN: Il me semble que l'honorable député devrait s'estimer honoré de ce que l'honorable représentant de Lisgar vienne là où il peut l'entendre plus facilement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et je compte bien qu'il saura profiter des conseils que je suis à lui donner. J'ai la conviction que, lorsqu'il s'agit de constituer le parti progressiste et d'en amener les membres à appuyer ce budget ou, en un mot d'en faire des libéraux, ou ce que j'appellerai des "Grits", l'honorable député de Brandon a un fidèle lieutenant dans la personne de l'honorable représentant de Lisgar. Il n'est pas de désaveu du passé, de revirement complet d'opinion dont l'honorable député de Lisgar soit incapable pour venir en aide au parti libéral. Le Gouvernement aurait augmenté de 50 pour 100 la taxe sur les ventes qu'il l'aurait appuyé et usé de toute son influence auprès des honorables députés qui siègent à ma gauche pour qu'ils en fassent autant. Même si le Gouvernement avait voulu exempter de l'impôt toutes les reines de Saba du monde, il l'aurait appuyé pourvu que la proposition vînt du parti libéral.

J'en viens maintenant aux paroles de l'ancien député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria, en ces derniers temps solliciteur général de ce Gouvernement. Il disait:

Le ministre des Finances, que je regrette de ne pas voir à son siège...

C'est-à-dire le représentant actuel d'York-Ouest (sir Henry Drayton).

...a fait preuve de favoritisme pour les millionnaires, les trusts et les combinaisons financières du pays...

Comme on entendait souvent de ces propos au cours des législatures de cette époque!

...et selon son habitude, il a posé lourdement sa main sur les classes pauvres.

Et au sujet de la taxe sur les ventes.

Alors qu'il abolit la taxe sur les objets de luxe, seule arme qui lui permit d'atteindre ceux qui peuvent se promener et nager dans le luxe, il conserve le moyen de rendre la vie dure aux pauvres gens et de leur arracher pour ainsi dire ce qu'ils ne possèdent même pas. Il exempte les diamants et les fourrures somptueuses, les soies et les satins des dames; il laisse en paix la reine de Saba tandis qu'il pourchasse le petit garçon avec son sac de farine de vingt-cinq livres dans les bras.

Je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre qu'au moment où l'on prononçait ces paroles, il n'existait pas une seule taxe, pas même de 5 cents sur un sac de farine de vingt-cinq livres. L'opposition de cette époque ne se souciait guère de la taxe; ceux qui en faisaient partie avaient recours à tout ce qui était de nature à faire naître des préventions et plus l'imputation était fausse, plus cela faisait leur affaire. Tout leur était bon lorsqu'ils y voyaient le moyen d'inculquer aux masses l'idée que le gouvernement favorisait les riches. Je veux faire ressortir que c'est ce Gouvernement qui, tout en maintenant aujourd'hui la taxe sur les ventes à 65 pour 100 de plus qu'elle ne l'était alors, se glorifie de diminuer l'impôt sur le revenu. Je ne crois pas avoir terminé ma citation des paroles de l'ancien représentant de Cap-Breton-Nord. Il disait en outre:

Je dis maintenant au ministre actuel des Finances que pendant qu'il laisse la reine de Saba se promener en pompeux attirail, il envoie le percepteur de la taxe au coin de la rue, le bâton à la main, pour abattre le pauvre gars qui n'a pas payé la taxe sur ses vingt-cinq livres de farine. Tout cela prouve à l'évidence que le pauvre est victime du fléau de l'impôt, tandis que ceux qui sont le plus capables de payer ces taxes s'en tirent sans payer.

Je me demande ce qu'il dirait d'un gouvernement qui aujourd'hui augmente cette même taxe qu'il disait peser surtout sur les pauvres gens, en la portant à 5 pour 100 là où elle n'était que de 3 pour 100, et qui se complaît d'admiration pendant que toutes les reines de Saba sont exemptées de l'impôt. Les propos que tiennent ces honorables députés ne diffèrent pas pour la peine.

Puisque monsieur l'Orateur n'occupe pas le fauteuil, je pourrai peut-être citer quelques-unes de ses paroles, qui sont parmi les plus modérées qui aient été prononcées contre la taxe sur les ventes. Personne n'a jamais entendu déblatérer contre l'impôt du revenu à ce moment-là, car on ne pouvait le rendre assez lourd pour plaire à nos adversaires. Voici ce que disait monsieur l'Orateur à cette époque:

On n'a pas besoin d'être très versé dans l'économie politique pour savoir que les trois premiers besoins de l'homme sont: la nourriture, le vêtement et le logement.

D'après l'attitude présente du parti libéral, on devrait conclure qu'il faut y joindre la possession d'une automobile.

Dans un pays froid comme le Canada ces choses nécessaires à la vie ne devraient pas être imposées. Une taxe sur les objets de première nécessité atteint lourdement l'ouvrier; elle pèse plus sur le pauvre que sur tout autre contribuable.

Il est heureux que monsieur l'Orateur ne soit pas dans l'obligation de voter pour soutenir un Gouvernement qui frappe davantage les objets de première nécessité dans un pays froid où ils devraient être exempts de tout impôt. Les ministres ont l'air de penser que

ces objets ne sont pas même aussi nécessaires que certaines voitures de luxe pour la promenade.

Je possède d'autres renseignements, mais j'en ai assez dit pour démontrer le défaut de suite de la politique du cabinet en matière fiscale. Le parti libéral demeure convaincu d'avoir soutenu à la face du pays une doctrine dans laquelle il n'avait réellement pas foi et dont il savait qu'elle était illusoire du commencement à la fin. Nous avons la preuve que le parti libéral nous a dénoncés pour avoir adopté une attitude qu'il savait justifiée, et pour avoir refusé de faire ce dont lui-même il s'est abstenu quand il eut pris le pouvoir. Si donc nous, nous avons fait une faute, le parti libéral s'est rendu coupable d'un crime par sa politique. Le voilà désarmé pour sa défense, sans pouvoir justifier son attitude antérieure. Il nous répond: Après avoir reçu nos explications sur les mesures budgétaires proposées, plusieurs intéressés nous ont exprimé leur confiance. Eh bien, ceux-là qui ont confiance aujourd'hui vont diminuer en nombre tous les jours.

L'hon. GEORGES BOIVIN (ministre des Douanes et de l'Accise): Les observations de l'honorable député que nous sommes heureux de revoir à sa place après sa récente indisposition, sont certainement intéressantes. Ses observations accusent une excellente mémoire, particulièrement celles se rapportant à d'anciens membres, aujourd'hui disparus, et qui ne pourront voter sur le projet de budget en discussion. En l'entendant citer des extraits des Débats, je me suis souvenu que quelques-uns de nos collègues ont eu aussi l'occasion de rappeler certaines déclarations du très honorable membre sur la question de réduire le tarif douanier applicable aux instruments aratoires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Citez-les.

L'hon. M. BOIVIN: Je ne les ai pas sous la main, mais elles ont été rapportées si souvent en cette Chambre que je ne prendrai pas la peine de me mettre en frais de les retrouver. Je ne suivrai pas l'exemple de l'honorable membre qui a cité des extraits de débats déjà anciens; en tout cas, si je le faisais, je tâcherais de faire rapporter mes citations à l'objet de la discussion.

La comparaison du putois, invoqué par notre très honorable collègue, n'est pas appropriée, puisque le Gouvernement n'augment pas la taxe des ventes. Cette comparaison eût été de mise peut-être, il y a deux ou trois ans, lorsque cette taxe a été relevée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle est encore appropriée.

[Le très hon. M. Meighen.]

L'hon. M. BOIVIN: L'honorable membre a fort habilement donné à entendre que le nouveau budget augmente les charges du contribuable, alors qu'il les diminue. Nos prédécesseurs avaient augmenté la taxe sur les ventes quelque part; mais le gouvernement libéral l'a appliquée à la base. Il l'a d'abord établie à 6 p. 100 sur presque toutes les denrées, puis il l'a réduite à 5 p. 100 et l'a diminuée encore sur certaines marchandises.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui désignez-vous en disant: nos prédécesseurs?

L'hon. M. BOIVIN: Le ministère au pouvoir avant les dernières élections générales.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que c'était le même.

L'hon. M. BOIVIN: Le ministère au pouvoir durant la dernière législature.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement antérieur, il faudrait dire.

L'hon. M. BOIVIN: Je sais ce que vous voulez dire; mais je n'admets pas ce point de vue. Le seul homme qui ait jamais cru que le Gouvernement a cessé d'exister à la suite des dernières élections, c'est le très honorable membre. Le Parlement lui a donné tort à plusieurs reprises, et il n'aime pas qu'on le lui rappelle.

L'hon. M. MANION: La majorité du public du pays était de la même opinion.

L'hon. M. BOIVIN: Il me fait toujours plaisir d'entendre mon honorable ami de Fort-William qui a l'habitude de faire des remarques excellentes, mais toujours au mauvais moment. Mon honorable ami dit-il que la majorité du peuple a décidé contre ce Gouvernement?

L'hon. M. MANION: Très bien.

L'hon. M. BOIVIN: Quand?

L'hon. M. MANION: Le 29 octobre.

L'hon. M. BOIVIN: Je ne veux pas ressusciter ce débat; seulement si l'honorable député veut compter les votes donnés aux adhérents de ce Gouvernement, il constatera qu'ils sont bien plus nombreux que les votes donnés aux partisans de l'opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette Chambre a-t-elle jamais voté confiance dans ce Gouvernement?

M. CAHILL: Elle n'a jamais voté méfiance.

L'hon. M. BOIVIN: Chaque fois que la Chambre a été appelée à donner sa décision

sur une question quelconque, elle a, par son vote, témoigné sa confiance au ministère actuel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a dit que ce n'était pas le même Gouvernement. J'ai cru aussi qu'il reprendrait ce qu'il avait dit.

L'hon. M. BOIVIN: Je ne reprends rien. Le Gouvernement non plus n'a pas la moindre intention de rien faire de la sorte. Si mon très honorable ami veut bien consulter les majorités enregistrées en faveur du Gouvernement, il verra que, vote par vote, elles augmentent.

M. McGIBBON: Attendez que le peuple ait une autre chance de régler votre compte.

L'hon. M. BOIVIN: Mon très honorable ami, après avoir tenté de créer l'impression que nous relevons l'impôt, alors qu'il sait très bien que nous diminuons les taxes...

Le très hon. M. MEIGHEN: Et l'article 4 donc?

L'hon. M. BOIVIN: L'article 4 a pour unique objet d'établir l'uniformité de la loi dans toutes les provinces du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il en étend l'application.

L'hon. M. BOIVIN: Pas du tout. Jusqu'ici il y a eu différentes interprétations de la loi par différents juges dans différentes régions du pays; la disposition proposée ne cherche qu'à établir l'uniformité. Elle n'a pas d'autre objet. La taxe sur les ventes n'est nullement augmentée cette année. Mon très honorable ami comme je l'ai déjà dit laisse entendre aujourd'hui, avec son adresse et sa subtilité caractéristiques, que ce Gouvernement a réduit l'impôt sur le revenu dans des proportions notables, particulièrement en ce qui concerne les gens les plus riches du pays; en même temps il blâme le ministre des Finances de ce qu'il prétend avoir diminué tout l'impôt sur le revenu. Il affirme que cette assertion n'est pas fondée. Dans un sens ou dans l'autre, il doit y avoir erreur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne le crois pas.

L'hon. M. BOIVIN: Mon très honorable ami trouve-t-il que les deux choses sont vraies?

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement.

L'hon. M. BOIVIN: Qu'en même temps nous augmentons et diminuons la taxe?

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement. L'honorable ministre m'a compris; et pour bien montrer qu'il m'a compris, je vais répéter ce que j'ai dit. Sur tous les revenus dépassant $50,000, il y a diminution de l'impôt; quant aux revenus en deçà de $50,000, quelques-uns seulement payent un impôt moins élevé: sur des vingtaines et des centaines, la taxe est plus forte. Le Gouvernement est bien capable de relever et d'abaisser une taxe en même temps. Il augmente la taxe sur les revenus plus petits et la réduit sur les plus gros.

L'hon. M. BOIVIN: Je reconnais qu'en effet nous augmentons en partie l'impôt sur les revenus de ceux qui auraient dû payer la taxe auparavant mais qui, grâce à l'exemption accordée par mes honorables amis d'en face lorsqu'ils étaient au pouvoir, n'ont pas contribué au fisc comme ils auraient dû le faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi ne l'avez-vous pas fait il y a quatre ans?

L'hon. M. BOIVIN: Parce que l'an dernier, il y a deux ans, trois ans et quatre ans, il n'y a pas eu une révision générale de la loi de l'impôt sur le revenu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi pas?

L'hon. M. BOIVIN: La première révision a eu lieu cette année. Je ne faisais pas partie du Gouvernement il y a trois ans.

L'hon. M. MANION: C'est la raison?

L'hon. M. BOIVIN: Pas la seule raison, mais ce peut en être une.

L'hon. M. MANION: Je le crois. Nombre de taxes n'ont pas été réduites il y a trois ans.

L'hon. M. BOIVIN: L'impôt sur les ventes fut augmenté il y a trois ans, et l'impôt sur le revenu ne fut pas alors réduit parce que le Gouvernement était forcé de trouver des fonds pour payer les dettes qu'avait créées le gouvernement précédent dont mon très honorable ami était le premier ministre. C'est là la raison pour laquelle la réduction ne fut effectuée et c'est pourquoi l'impôt sur les ventes fut "augmenté" c'est-à-dire, si le fait de réduire l'impôt de 8½ à 5 p. 100 peut être appelé une "augmentation". Mon très honorable ami dit: "Oh! lorsque j'étais au pouvoir et que l'impôt sur les ventes fut créé, ce n'était pas un lourd fardeau pour le peuple et l'impôt sur les ventes n'était pas prélevé plusieurs fois sur le même article; nous imposions la moitié de la taxe à la source et l'autre moitié sur d'autres transactions."

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, très bien.

L'hon. M. BOIVIN: Je suis heureux de voir que mon très honorable ami dit "très bien, très bien". J'ai ici sous la main un document préparé par les hauts fonctionnaires du ministère et qui indique qu'à l'époque où mon très honorable ami et ses partisans étaient au pouvoir, au lieu de 2½ p. 100 sur les chaussures, l'impôt était de 8½ p. 100. Lorsque le fabricant importait les peaux, il payait 2½ p. 100; lorsqu'il vendait le cuir au marchand de gros, on payait 1½ p. 100 sur la valeur du cuir; lorsque le marchand de gros vendait au fabricant de chaussures, on payait un autre 1½ p. 100; lorsque le fabricant vendait les chaussures au marchand de gros, il y avait un autre 1½ p. 100; et lorsque le marchand de gros vendait au détaillant, il payait encore un autre 1½ p. 100, soit un total de 8½ p. 100 sur les chaussures. Naturellement, il ne s'agit pas d'une accumulation d'impôts dans ce cas.

M. KAISER: Combien de chaussures fabrique-t-on avec une peau?

L'hon. M. BOIVIN: C'est là une question renversante, mais je dirai que tout dépend de la grandeur de la peau.

L'hon. M. MANION: Et de celles des chaussures.

L'hon. M. BOIVIN: Mais nous étions à discuter le pourcentage d'impôts sur le prix des peaux, sur celui des cuirs et sur celui des chaussures; donc, en réalité, l'impôt était de 8½ p. 100. Mais ce n'est pas dans ce cas seul qu'il y avait accumulation d'impôts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vraiment le ministre ne prétendra pas que, parce qu'il y a un impôt de 1½ p. 100 sur les peaux, vous avez un autre 1½ p. 100 ajouté au prix des chaussures; cela est absurde.

L'hon. M. BOIVIN: Non; ce n'est pas aussi mauvais, mais il y a 1½ p. 100 sur les peaux et un autre 1½ p. 100 sur les chaussures.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, non, le ministre a additionné les deux.

L'hon. M. BOIVIN: J'ai additionné cinq impôts et obtenu un total de 8½ p. 100. J'ai additionné l'impôt sur la peau, celui du cuir, lorsqu'il fut vendu au fabricant de chaussures, l'impôt sur les chaussures lorsqu'elles sont vendues au marchand de gros et celui de la vente de ce dernier au détaillant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais vous fabriqueriez une douzaine de paires de chaussures avec une seule peau.

[L'hon. M. Boivin.]

L'hon. M. BOIVIN: Certainement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors pourquoi additionnez-vous le pourcentage pour chaque paire.

L'hon. M. BOIVIN: C'est le pourcentage que j'additionne, non l'impôt lui-même ou le prix. Passons maintenant aux vêtements.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. M. BOIVIN: Je ne suis pas pressé d'abandonner le sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je l'abandonnerais si j'étais à votre place.

L'hon. M. BOIVIN: Je suis prêt à discuter le point à fond avec mon très honorable ami.

M. KAISER: Le ministre est-il certain que le pourcentage final sur une paire de chaussures soit de 8½ p. 100? La peau donne 12 paires de chaussures. Le pourcentage total ne peut être de 8½ p. 100.

L'hon. M. BOIVIN: Ce que je voulais prouver, c'est que, sous l'ancien système qui consistait à imposer une faible taxe sur chaque transaction, il y avait une plus forte accumulation d'impôts que sous le système actuel où on prélève un seul impôt sur l'article ouvré.

M. McGIBBON: Mais le ministre a prétendu que l'impôt total était de 8½ p. 100 sur le coût d'une paire de chaussures. C'est absurde.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, absurde.

L'hon. M. LAPOINTE: C'était absurde, oui, mais il en était ainsi.

L'hon. M. BOIVIN: C'était absolument absurde de prélever un impôt de 8½ p. 100 sur les chaussures, mais c'est ce que l'on prélevait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nullement.

M. McGIBBON: Le premier impôt de 1½ p. 100 était prélevé sur 30 ou 40c. de cuir probablement.

L'hon. M. BOIVIN: Certainement, la taxe imposée sur la première transaction était plus faible que l'impôt perçu sur la dernière, puisque ces impôts s'accumulaient sans cesse. J'aurais peut-être dû imposer la taxe, dans chaque cas, sur le profit; mais je n'ai pas fait entrer cela dans le calcul et, pour arriver à la dernière taxe à imposer, j'ai ajouté seulement le taux de la taxe imposée sur chaque transaction. Je passe à la taxe imposée sur les ventes de vêtements confectionnés au Canada. Quand le marchand de gros vendait la laine au fabricant de tissus, on imposait une taxe

sur les ventes de 1½ p. 100; quand ce dernier vendait le tissu au marchand de gros, on percevait une autre taxe de 1½ p. 100, de même, lorsque ce dernier vendait le tissu au fabricant de vêtements; une autre taxe de 1½ p. 100 était perçue quand les vêtements étaient vendus au marchand de gros et un dernier impôt de 1½ p. 100 était perçu quand ce marchand vendait au détaillant, ce qui faisait un total d'environ 7½ p. 100 sur le prix versé par le détaillant.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ridicule.

L'hon. M. BOIVIN: Cela peut paraître ridicule maintenant. On a fait disparaître cette méthode d'impôts, parce qu'elle était si ridicule que les habitants du Canada n'en voulaient plus.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre disparaîtra pour la même raison.

L'hon. M. BOIVIN: Oh! non, il en faudra bien plus pour faire disparaître aucun honorable député de ce côté-ci de l'Assemblée.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ridicule.

L'hon. M. BOIVIN: J'appelle l'attention du comité sur ces faits, simplement pour démontrer que la taxe sur les ventes, comme elle est perçue aujourd'hui, bien qu'elle soit considérable, bien qu'elle puisse être perçue sur les diverses transactions dont un même article est l'objet...

Le très hon. M. MEIGHEN: Bravo!

L'hon. M. BOIVIN: Je veux bien admettre que, jusqu'à un certain point, il est possible de percevoir la taxe sur les diverses transactions dont un même article est l'objet. Aucun député de la droite, à ma connaissance, n'a jamais prétendu que cela ne peut se produire dans certaines circonstances. Mais j'affirme qu'il est moins dangereux d'imposer une seule taxe sur les ventes dont le consommateur sait qu'il doit l'acquitter et qui est imposée sur le prix exigé par le fabricant pour les marchandises. Il vaut cent fois mieux établir une telle taxe qu'un impôt de 1½ p. 100 sur chaque transaction, lequel équivalait pour ainsi dire à un impôt sur le chiffre d'affaires. Plusieurs raisons militent en faveur de ce dernier impôt, mais si on y a recours, il doit être fort minime et imposé sur toutes les transactions Ce n'est pas ce qu'ont fait les honorables membres de l'opposition quand ils ont imposé la taxe sur les ventes, qui n'était que de 1½ p. 100, disaient-ils, mais qui atteignait jusqu'à 7½ p. 100, dans certains cas.

Je ne veux pas discuter maintenant la question de l'impôt sur le revenu, car le président me rappellerait avec raison au respect du règlement. Demain, je l'espère, la Chambre étudiera cette question et j'aurai peut-être alors l'avantage de démontrer au peuple canadien que l'ancienne méthode de perception de cet impôt était absolument injuste, puisque certaines personnes ne versaient pas ce qu'elles devaient, tandis que d'autres acquittaient une somme beaucoup plus forte qu'elles n'auraient dû. Mais, à ce sujet, j'affirme que 35 p. 100 des Canadiens qui ont acquitté l'impôt sur le revenu, l'an dernier, n'auront pas à le faire cette année. Dans le cas de ces personnes, l'impôt a certainement été réduit. J'ajouterai que, pour ceux dont le revenu est de $10,000 à $50,000, il n'y aura augmentation que lorsque 50 p. 100 de ces revenus proviennent de dividendes de compagnies à fonds social. Si le revenu est de plus de $50,000, l'impôt est réduit, mais moins que dans le cas des revenus minimes. Si mes honorables amis établissent la comparaison entre les chiffres, ils partageront mon avis; ils verront que le présent budget est réellement en faveur du pauvre et qu'il a réduit l'impôt perçu sur les petits revenus. L'honorable représentant de Fort-William sourit de nouveau. Je sais qu'il va encore lancer une remarque. Mais, auparavant, qu'il me permette de lui dire que, sur la réduction de 12 millions de dollars dans la somme d'impôt sur le revenu perçue, plus de 6 millions ont trait aux revenus de moins de $6,000. Si ce n'est pas un budget en faveur du pauvre, je prie mon honorable ami de me dire ce que c'est.

L'hon. M. MANION: Que dites-vous des 90 p. 100 de la population qui n'ont jamais acquitté d'impôt sur le revenu?

L'hon. M. BOIVIN: Si mon honorable ami veut que nous versions une prime à ceux qui n'ont jamais payé d'impôt, c'est peut-être conforme à la doctrine conservatrice; mais je n'ai pas encore appris comment on peut réduire les taxes imposées aux personnes qui n'en ont jamais payé. (*Exclamations.*)

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est toujours sage d'applaudir avant que la vérité ait été dévoilée.

Je proposerais au ministre, s'il veut réellement soulager le pauvre,—ceux qui faisaient saigner son cœurs comme celui de tant d'autres de ses amis il y a quelques années, ceux qui sont incapables de payer l'impôt du revenu,—je lui proposerais de réduire la taxe sur les ventes. Comment se fait-il que le Gouvernement maintienne cette taxe 66⅔ p.

100 plus haute, quand il réduit les autres impôts et se vante d'avoir une politique financière favorable au peuple?

L'hon. M. BOIVIN: Le très honorable membre connaît bien la loi; il la connaît mieux que moi; c'est lui qui l'a rédigée en partie. Qu'il lise la loi de 1915 sur les impôts de guerre, modifiée depuis ce temps-là, et sans les changements proposés cette année: il y verra qu'à l'article 19 BBB, alinéa 4, tout ce dont l'homme pauvre a besoin, tout ce qui entre dans son budget, et, à la vérité à peu près tout ce qui est nécessaire à l'existence n'est nullement assujetti à l'impôt sur les ventes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre soutient donc la théorie que le vêtement n'est pas un objet de première nécessité pour l'homme du peuple, mais que les automobiles le sont.

L'hon. M. BOIVIN: Les automobiles sont atteintes par la taxe des ventes.

M. le PRESIDENT: M. Robb propose, sur l'article 6, une addition ainsi conçue:

Pommes, tapées, desséchées ou évaporées; inscrites à l'article 105a du Tarif des douanes.

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

Sur l'article 7.

Le très hon. M. MEIGHEN: Expliquez-vous. Est-ce que le gaz acide carbonique est un objet de première nécessité?

L'hon. M. ROBB: Nous supprimons le droit. Le fisc y perdra $28,000 par année.

Le très hon. M. MEIGHEN: A quoi cela sert-il?

L'hon. M. ROBB: A fabriquer l'eau gazeuse.

(L'article est adopté.)

Les articles 8 à 11 inclusivement sont adoptés.

La résolution, ainsi modifiée, est adoptée.

Rapport est fait de la résolution qui est lue pour la 2e fois et adoptée.

L'hon. M. ROBB demande à déposer un projet de loi (bill n° 115) portant modification de la loi 1915 relative au revenu spécial de guerre.

Cette motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

La séance est levée à six heures, conformément au règlement.

[Le très hon. M. Meighen.]

Jeudi, 27 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT DE COMITE

Par M. KAY (Brome-Missisquoi):

Le second rapport du comité permanent de l'agriculture et de la colonisation est présenté comme suit:

Votre comité demande qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre.

Monsieur l'Orateur, je propose, avec le consentement unanime de la Chambre:

Que le second rapport du comité permanent de la colonisation et de l'agriculture, présenté aujourd'hui, soit adopté.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Je n'ai pas l'intention de m'opposer à l'adoption de cette motion, mais il me semble que le nombre des comités qui siègent pendant les séances de la Chambre est assez élevé; il se fait plus de choses dans les comités qu'à la Chambre. J'espère que l'on ne se prévaudra pas trop de ce précédent.

(La motion est adoptée.)

LA RESERVE INDIENNE DU LAC A LA SELLE

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur): Relativement à la nouvelle demande de renseignements de l'honorable représentant d'Edmonton-Est (M. Bury) sur la vente récente de terres de la réserve du lac à la Selle, il est maintenant possible de répondre à deux des trois questions auxquelles il n'a pas été répondu définitivement il y a quelques jours. Les questions étaient comme suit:

8. Quels sont les noms et adresses des adjudicataires, et combien d'acres a-t-on accordés à chacun d'eux?

9. Combien, et lesquels, de ces adjudicataires, étaient, lors de la répartition, cultivateurs effectivement occupés aux travaux agricoles dans la région?

10. Le Gouvernement a-t-il approuvé quelques-unes des répartitions? Dans l'affirmative, lesquelles?

Nous sommes maintenant en mesure de répondre aux questions nos 8 et 10; mais, avant de pouvoir répondre à la question n° 9, il nous faudra obtenir un rapport spécial de l'agent Ostrander.

Voici la réponse à la question n° 8:

Joseph Gagnon, Brosseau (Alb.), 320 acres.
Edwin McPheeters, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Joseph W. Beaudry, St-Paul (Alb.), 320 acres.
John Pratch, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Arthur Fontaine, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Alphonse Fontaine, St-Paul), 320 acres.
Henri Fontaine, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Antoine Fontaine, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Olivier Bussières, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Flore-Ida Charest, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Fortunat Charron, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Henri Charron, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Alphonse Turnul, St-Paul (Alb.), 160 acres.
Joseph Leroux, St-Paul (Alb.), 320 acres.

James Cormack, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Ernest Belzil, St-Paul (Alb.), 160 acres.
Victor Tessier, St-Paul (Alb.), 160 acres.
Cyrice Lafrance, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Charles Lambert, St-Paul (Alb.), 160 acres.
Joseph Parent, St-Paul (Alb.), 160 acres.
Alphonse Poitras, St-Paul (Alb.), 160 acres.
Donat Bougie, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Napoléon Garneau, Legal (Alb.), 320.
Elzéar Tremblay, Legal (Alb.), 320 acres.
Frank Jakubik, Edmonton (Alb.), 320 acres.
Pierre Charron, St-Paul (Alb.), 320 acres.
Ed. LeBlanc, St-Paul (Alb.), 160 acres.

On peut répondre à la question n° 10 en disant que le département a approuvé la répartition des lots mentionnés dans cette liste et au sujet de laquelle notre agent a présenté un rapport.

Quant au dépôt de documents, copies de lettres, statistiques, etc., relatifs à cette vente de terres du lac à la Selle, ordonné à la demande de l'honorable député, la préparation de ce rapport prendra quelque temps, car il est nécessaire de demander directement à l'agent Ostrander, du lac à la Selle, un grand nombre de renseignements requis.

PETITION CONCERNANT L'ELECTION DE RIVIERE-DE-LA-PAIX

L'hon. R. B. BENNETT (Calgary-Ouest): Je demande la permission de déposer la requête de James Arthur Collins, de Chisholm (Alb.), demandant à la Chambre des communes du Canada de faire une enquête sur la conduite du directeur général des élections du Canada, du directeur des élections de la circonscription électorale de Rivière-de-la-Paix, Edward Henry Sheppard, susdit; du président de scrutin, Peter A. Robb, susdit, et de tous les autres employés qu'on jugera nécessaire, au sujet de l'établissement d'un bureau de scrutin, portant le n° 4, à Brûlé-Mines, et de l'enregistrement, de l'addition et de la revision du calcul des bulletins de votes déposés dans ce bureau de scrutin situé dans la circonscription électorale de Rivière-de-la-Paix susdite. La requête demande, en outre, que lesdits directeur général des élections, directeur des élections, président du scrutin ou tout autre fonctionnaire reçoivent l'ordre de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'entrée à la Chambre des communes du candidat qui a reçu le plus grand nombre des suffrages enregistrés par les électeurs de la circonscription électorale de Rivière-de-la-Paix, le 29 octobre 1925, et pour apporter tout autre remède approprié dans les circonstances.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

ACHAT DE TERRAINS PAR LE NATIONAL-CANADIEN

M. FOSTER demande:

1. La propriété Stephens, située rue Dorchester, Montréal, près du tunnel, a-t-elle été achetée par le National-Canadien?
2. Dans ce cas, à quel prix et pourquoi?
3. Le National-Canadien a-t-il l'intention d'acheter la propriété de l'église St-Paul et d'autres immeubles dans le voisinage, pour y établir ses têtes de ligne?

L'hon. M. DUNNING:

1. Oui.
2. (a) $550,000.

(b) Afin de protéger les intérêts des chemins de fer Nationaux.

3. Non, pas pour le moment.

EDIFICE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX A TORONTO

L'hon. M. MANION demande:

1. A-t-on conclu un nouveau marché au sujet de la construction d'un édifice à l'angle des rues King et Yonge, Toronto, où se trouvaient autrefois les bureaux du Nord-Canadien?
2. Dans ce cas, avec qui?
3. Quel loyer est-on convenu de verser?
4. Combien d'étages aura cet édifice nouveau, et combien d'étages le Gouvernement doit-il prendre pour ses services?

L'hon. M. DUNNING:

1. Non.
2. 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

TERRAINS RESERVES POUR FINS SCOLAIRES

M. BLACK (Halifax) demande:

1. Combien d'acres le gouvernement fédéral a-t-il réservés pour fins scolaires dans chaque province du Canada?
2. A quelles conditions ces terres ont-elles été réservées?
3. Quelle somme le Gouvernement a-t-il portée au crédit de chaque province à cause des terres réservées pour fins scolaires?
4. Combien le gouvernement fédéral a-t-il payé à chacune des provinces, jusqu'ici, pour les terres scolaires?
5. Quelle est la somme moyenne reçue par acre dans chaque province pour les terres scolaires?
6. Quelle est la valeur approximative des terres scolaires non vendues dans chaque province?

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

1. Les terres réservées pour fins scolaires le sont au fur et à mesure que l'arpentage se poursuit. On estime qu'une fois l'arpentage de toutes les provinces terminé, la répartition en acres pour fins scolaires sera approximativement comme suit: Manitoba, 7,993,600 acres; Saskatchewan, 8,421,100; Alberta, 7,798,600.

2. Voir l'article 22 des Statuts du Canada, chapitre 55, Victoria, 1872.

3. Manitoba, $5,840,489.21; Saskatchewan, $14,834,655.86; Alberta, $7,826,970.26.

4. Manitoba, $5,596,575.18; Saskatchewan, $10,384,483.21; Alberta, $6,724,069.73

5. Manitoba, $9.76; Saskatchewan, $17.76; Alberta, $14.02.

6. Il n'est pas possible de faire une évaluation même approximative quant aux terres scolaires invendues, même dans les territoires arpentés, car ces terres n'ont pas été inspectées ni évaluées.

LA PROTECTION DES ESQUIMAUX

L'hon. M. ROGERS demande:

1. Vu la forte diminution de la population chez les Esquimaux des régions arctiques canadiennes et l'augmentation marquée du nombre des Esquimaux dans l'Alask américain et le Groënland (possession danoise), prend-on les mesures voulues pour fournir les services de santé à nos Esquimaux, comme dans les pays nommés ci-dessus?

2. Etablit-on d'ordinaire des postes de gendarmerie à cheval dans les nouveaux centres importants de commerce établis chez les Esquimaux des territoires du Nord-Ouest?

3. Y a-t-il des agents indiens parmi les Esquimaux du nouveau Québec, du détroit et de la baie d'Hudson?

4. Sinon, quelle protection ces derniers ont-ils correspondant à la protection de la gendarmerie à cheval accordée aux Esquimaux des territoires du Nord-Ouest?

L'hon. M. LAPOINTE:

1. Oui.

2. Oui, jusqu'à présent, autant que possible.

3. Non, le département des Affaires indiennes est représenté par les fonctionnaires en charge des postes de la gendarmerie à cheval dans cette région.

4. Répondu sous le n° 3.

M. JAMES FRIEL ET LES RECLAMATIONS DE GUERRE

M. DOUCET demande:

1. Depuis quand M. James Friel, avocat, exerce-t-il les fonctions d'enquêteur sur les réclamations de guerre?

2. Quelle somme a-t-il touchée pendant la durée de ses fonctions?

3. Dans quelle proportion cette somme a-t-elle été payée respectivement pour appointements et pour dépenses?

4. Combien de réclamations ont été entendues, et combien de décisions ont été rendues?

5. Qu'a-t-on réellement fait en conséquence des décisions?

L'hon. M. LAPOINTE:

1. 11 juillet 1925.

2. $11,015.92.

3. Traitement, $7,258.06; dépenses, $3,757.86.

4. On a entendu 282 réclamations; des décisions ont été rendues dans 560 causes. Cela comprend les causes entendues par feu M. Pugsley.

5. Aucun rapport n'a encore été présenté.

[L'hon. M. Stewart.]

LES COMMISSAIRES DU PORT DE CHICOUTIMI

L'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose que la Chambre, à sa prochaine séance, étudie, en comité, la résolution suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu de présenter un projet de loi pour constituer en corporation les commissaires du port de Chicoutimi, et pourvoir à l'amélioration, l'administration et la réglementation du port de Chicoutimi, dans la province de Québec.

Monsieur l'Orateur, informé de l'objet de cette résolution, Son Excellence le Gouverneur général en recommande l'examen à la Chambre.

(La motion est adoptée.)

MODIFICATION DE LA LOI DE 1919 SUR LES CHEMINS DE FER

L'hon. CHAS. A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre, à sa prochaine séance, étudie, en comité, la résolution suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier l'article 262 de la loi de 1919 sur les chemins de fer, et de décréter que la somme totale à répartir et à payer sur un crédit annuel quelconque ne devra jamais excéder, pour un passage ferré à niveau, quarante pour cent des frais réels de construction, et ne dépassera jamais, dans un cas quelconque de ce genre, la somme de vingt-cinq mille dollars.

Monsieur l'Orateur, informé de l'objet de cette résolution, Son Excellence le Gouverneur général en recommande l'examen à la Chambre.

(La motion est adoptée.)

PRIORITE DES MESURES DU GOUVERNEMENT LES LUNDIS

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre) propose:

Que le et après le lundi, 31 mai courant, et tous les lundis jusqu'à la fin de la session, les avis de motions et les mesures du Gouvernement aient priorité sur toutes affaires, à l'exception des questions posées par des députés et les avis de motions qu'ils donneront pour la production de documents.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (leader de l'opposition): Je ne pense pas qu'on ait encore accordé aux députés le lundi supplémentaire qu'on leur avait promis. Il va sans dire que le débat sur l'exposé budgétaire avait priorité comme les autres jours, et c'était congé lundi dernier. Jusqu'ici, nous n'avons pas eu la journée promise par le Gouvernement, je crois, pour discuter une ou deux motions importantes. Pour ma part, je ne m'opposerais pas à ce qu'un autre jour fût accordé, et voilà ce que l'Assemblée avait cru comprendre, je pense.

Le très hon. MACKENZIE KING: D'après mes souvenirs, le lundi supplémentaire était désiré pour permettre à mon honorable ami de

Toronto-Centre-Est (M. Bristol) de faire discuter une motion qu'il entendait déposer, mais je crois savoir que depuis il a décidé de ne pas la déposer. Le Gouvernement ne désire pas empêcher un honorable député de présenter une motion d'initiative parlementaire, mais nous avons discuté la plupart de ces motions, et le sentiment général, c'est que nous devrions passer à la besogne législative.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il reste encore quelques motions d'initiative parlementaire à débattre. Les paroles du premier ministre s'appliquent à l'honorable député en question, mais une couple d'autres désireraient faire discuter des motions inscrites en leur nom. Je propose que nous réservions la motion jusqu'à demain, afin que nous puissions étudier la chose entre temps.

(La motion est réservée.)

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS TOUCHANT LES PROJETS DE LOI D'INTERET PUBLIC

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. T. L. CHURCH (Toronto-Nord-Ouest): Je tiens à attirer l'attention du Gouvernement sur les pages 22, 23 et 24 du Feuilleton, où figurent les projets de loi et de résolutions d'intérêt public. De ce nombre il y a plusieurs projets de loi qui attendent leur deuxième lecture, y compris plusieurs questions importantes pour le public. Je tiens aussi à attirer l'attention du premier ministre sur le fait que j'ai proposé la deuxième lecture du projet de loi n° 2 tendant à faire modifier la loi des postes, mais le premier ministre m'a demandé de réserver le projet de loi, bien que je fusse prêt à le mettre en délibération. Le premier ministre veut-il me dire s'il est disposé à tenir l'entente conclue avec moi durant ce débat, et à me fournir l'occasion de proposer la 2e lecture de ce projet de loi?

Je lui signale aussi les projets de loi d'intérêt public inscrits en mon nom, aujourd'hui, sur le Feuilleton, aux pages 22 et 23, sous les numéros 23, 24, 26 et 27. Ce Parlement est-il libre ou non? Les règlements de la Chambre empêchent-ils des députés de déposer un projet de loi et de le faire discuter? Pourquoi nous réunissons-nous? Je demande au premier ministre s'il nous accordera l'occasion de faire subir à ces projets de loi la deuxième lecture, formalité de quelques instants, pour qu'ils soient soumis au comité. J'attire l'attention du premier ministre sur la promesse faite.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je suis d'accord avec mon honorable ami pour regretter la longueur de la session. Quant aux projets de loi d'intérêt public qu'il a mentionnés, ils devront passer par la filière ordinaire, je crois. Nous tiendrons néanmoins toute entente conclue avec mon honorable ami quant à un projet de loi déterminé.

RETRAIT DE RESOLUTIONS

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. H. H. STEVENS (Vancouver-Centre): Je demande à l'Assemblée la permission de retirer du Feuilleton certaines résolutions transférées, à la demande du ministre des Douanes (M. Boivin), de leur ordre primitif à une autre place, où elles sont immobilisées depuis leur transfèrement, sans qu'il soit possible de les atteindre. Comme elles encombrent simplement le Feuilleton et que leur discussion n'est pas probable, je demande leur radiation. Les résolutions dont je parle sont, à la page 22, les numéros 17, 18, 19 et 20, et à la page 19, les numéros 22, 23 et 24. Je tiens à féliciter le ministre de son succès à m'empêcher de mettre ces motions en délibération.

L'hon. M. BOIVIN: L'appel de tous les numéros a été fait au comité.

M. CLARK: Non, il ne l'a pas été.

M. l'ORATEUR: Je crois comprendre que l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) désire retirer certaines motions de l'Ordre du jour. Dans ce but, en conformité du règlement de la Chambre, une motion doit être déposée tendant à autoriser l'honorable député à retirer les avis de motion inscrits en son nom à l'Ordre du jour: les numéros 17, 18, 19, 20, 22, 23 et 24.

(La motion est adoptée.)

DUPLICATA DES REPONSES A DES QUESTIONS POUR LES DEPUTES

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. R. J. MANION (Fort-William): La coutume, dans le passé, voulait que, lorsqu'un ministre répondait à des questions, il transmettait sur-le-champ des duplicata aux députés intéressés. Cela se fait encore mais pas toujours. Ainsi cet après-midi, une copie de la réponse à une de mes questions m'a été remise, mais hier je n'ai pu m'en procurer, et je n'ai pu en prendre connaissance que dans le hansard publié aujourd'hui. Je suggère que le Gouvernement demande à tous les départements de fournir des réponses en double afin d'accommoder les députés.

DISTRIBUTION DES DOCUMENTS ET DES RAPPORTS OFFICIELS

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. CAHAN (Saint-Laurent-Saint-Georges): Les députés ont-ils le droit d'obtenir gratuitement de l'Imprimerie nationale, ou doivent-ils payer, les documents et rapports officiels qu'ils ne peuvent se procurer au bureau de la distribution? Je veux bien payer ma part des frais de publication des documents obtenus à l'Imprimerie nationale, mais je crois que lorsque les députés sont obligés d'examiner les bills à la lumière de renseignements qui ne se trouvent que dans les documents officiels, il y aurait lieu de les autoriser à obtenir ces documents de l'Imprimerie. Je ne connais rien du projet de loi n° 8, et pour me renseigner, j'ai voulu lire le rapport de la commission royale d'enquête sur les grains, de même que la loi des grains du Canada dont j'ai demandé un exemplaire broché. Ne les trouvant pas au bureau de la distribution, je me suis adressé à l'Imprimerie d'où j'ai reçu une facture. Ces rapports et documents devraient être accessibles aux députés afin de faciliter la discussion des sujets soumis à l'examen de cette Chambre.

L'hon. M. ELLIOTT (ministre du Travail): Les députés ont le droit de demander au bureau de la distribution tous les documents dont ils ont besoin. La distribution de ces documents se fait conformément à certaines règles quant à la quantité et le reste. Je me ferai un plaisir de m'informer au sujet des observations de mon honorable ami et je lui donnerai une réponse demain peut-être.

M. CAHAN: Au bureau de la distribution, l'on s'est montré très aimable pour moi, mais l'on m'a dit que je devais m'adresser à l'Imprimerie, vu que la réserve au bureau était épuisée. Et à l'Imprimerie, l'on m'a informé que j'aurais à payer un certain prix. Je veux bien payer ma part, mais je persiste à croire que les documents de cette nature devraient être fournis aux députés qui en ont besoin dans l'exercice de leurs fonctions.

LE CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. BIRD (Nelson): Monsieur l'Orateur, je désire demander au ministre des Chemins de fer et des Canaux s'il se propose de fournir bientôt à la Chambre l'occasion de discuter les crédits pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. M. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): J'espère, monsieur l'Orateur, être en état de le faire la prochaine fois que le comité des crédits remettra à l'examen les crédits pour le département des Chemins de fer et des Canaux.

LE CANADA ET LA CONFERENCE PARLEMENTAIRE INTERNATIONALE DU COMMERCE

A l'appel de l'Ordre du jour:

Le très hon. M. MEIGHEN (leader de l'opposition): Je désire, monsieur l'Orateur, appeler l'attention du premier ministre sur une dépêche de Londres publiée dans *La Presse* d'avant hier, et lui poser ensuite une question à ce sujet. Voici la dépêche:

Londres, 25.—Les Canadiens de Londres se demandent aujourd'hui pourquoi le Canada, seul entre les Dominions, et presque seul entre tous les pays du monde, n'est pas représenté à la conférence parlementaire internationale du commerce.

Toutes les grandes nations y sont représentées, et même des pays comme l'Afghanistan, le Portugal, le Luxembourg, la Turquie, le Honduras et San-Salvador ont des représentants parlementaires ou diplomatiques. L'Australie y a envoyé trois délégués, la Nouvelle-Zélande, trois, dont sir Thomas Mackenzie; l'Afrique-Sud, un, et les Indes, trois. Mais le Canada n'en a aucun.

La raison donnée en réponse aux questions posées à ce sujet est que le Canada n'a personne ici qui soit capable de le représenter officiellement. L'honorable E. N. Rhodes, premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, devait être le délégué officiel du Canada, mais il s'est embarqué hier sur le *S.S. Arabic* pour retourner chez lui. Et, apparemment, il n'y a personne ici qui puisse le remplacer.

La première séance de la conférence se tient aujourd'hui au palais de Westminster. L'on se propose d'y discuter toutes questions relatives aux compagnies internationales, aux banqueroutes, aux crédits agricoles et aux problèmes de l'expédition. Le but est d'élaborer des plans pouvant guider les pays qui projettent d'instituer un code de commerce.

Je voudrais savoir si le Canada est de fait représenté ou s'il doit l'être, et, dans la négative, pourquoi?

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, en écoutant mon très honorable ami lire cette dépêche j'ai pensé que c'était une réclame bien intentionnée pour M. Rhodes. Je n'y trouve pas à redire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette dépêche a paru dans *La Presse*.

Le très hon. MACKENZIE KING: Tout de même elle semble avoir été publiée dans un but de réclame. Quoi qu'il en soit, c'est la première nouvelle que j'aie de la conférence internationale mentionnée. Je ne sache pas que l'on ait invité le Gouvernement à s'y faire représenter. J'ignore si c'est une conférence officielle; je suis porté à croire le contraire, mais je m'en informerai.

Il est incontestable que nous avons à Londres plusieurs personnes bien qualifiées pour

être les représentants du Canada. Je n'en connais pas qui ait de meilleurs titres pour nous représenter à n'importe quelle conférence du commerce que le haut commissaire actuel, et je pense que s'il eût été invité il aurait accepté. Je crois que cette conférence est volontaire et nullement officielle et que ceux qui y assistent représentent des chambres de commerce et autres institutions de même nature.

LE MARCHE ANGLAIS POUR LE BETAIL CANADIEN

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. MULLINS (Marquette): Je désire lire une lettre pour l'édification du ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) et du ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Dunning). . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Je prie l'honorable député de vouloir bien fonder sa question sur la lettre, mais non lire celle-ci.

M. MULLINS: C'est une lettre de lord Bledisloe, ministre de l'Agriculture en Angleterre. Il a reçu récemment du Canada cent bœufs, et il en est très satisfait. Lord Bledisloe était fort opposé à l'admission du bétail canadien dans les Iles-Britanniques, mais je lui ai conseillé de commencer par une centaine de bestiaux et il a accepté ma proposition. Il m'a depuis écrit une magnifique lettre de félicitations au sujet du bétail canadien, et il a exhorté plusieurs de ses compatriotes à acheter du bétail canadien pour les fins d'élevage en Angleterre. Il y a un splendide marché dans ce pays pour les bêtes à cornes du Canada...

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Je suis sûr que l'honorable député abordera bientôt son sujet.

M. MULLINS: Monsieur l'Orateur, je désire demander au ministre de l'Agriculture et au ministre des Chemins de fer s'ils prennent les moyens de procurer un service de transport des bestiaux en Angleterre. Il y a eu tant de retard à cet égard.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. MULLINS: Je demanderai à ces honorables ministres s'il est probable que le Gouvernement affecte la marine marchande du Canada à cette fin.

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, je prie mon honorable ami de ne pas oublier que je n'ai pas la direction de notre marine marchande. Nous faisons tout notre possible pour augmenter le nombre de navires disponibles pour le transport du bétail canadien en Angleterre. Nous avons des projets en marche qui, je l'espère, seront complétés sous peu.

L'hon. CHARLES A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, je ne puis répondre sur-le-champ en ce qui concerne la marine marchande de l'Etat, mais je puis peut-être indiquer à mon honorable ami comment obtenir les renseignements qui s'y rapportent. Le comité relatif aux affaires du National-Canadien doit se réunir demain à onze heures de la matinée pour discuter la question de notre marine marchande, et d'après ce qui a déjà été débattu dans ce comité, je suis sûr que mon honorable ami y serait le bienvenu et qu'il aurait l'occasion d'adresser toutes les questions voulues à ce sujet aux fonctionnaires du service de la marine marchande de l'Etat. Il est possible que cette discussion lui soit avantageuse ainsi qu'à l'industrie de l'élevage du bétail canadien.

LE SERVICE DE PROTECTION DE LA CHAMBRE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. WOODSWORTH (Winnipeg-Centre-Nord): Monsieur l'Orateur, le *Citizen* d'Ottawa, de vendredi dernier, a publié un article à sensation intitulé: "La Chambre en séances secrètes discute la saisie de spiritueux". Comme cet article a paru dans tout le Canada chaque membre de la Chambre est particulièrement concerné. Je trouve que cette situation est des moins satisfaisantes pour tous les députés, et encore moins pour les fonctionnaires visés. Aurons-nous une déclaration ministérielle à cet égard. En attendant, le Gouvernement nous dira-t-il si le dernier paragraphe de l'article représente bien l'attitude du ministère?

L'on sait que la Chambre des communes réclame le privilège d'être exemptée de la surveillance ordinaire en pareille matière, et que, les officiers locaux chargés du soin de faire respecter les dispositions de la loi de tempérance de l'Ontario ne sont pas admis dans l'enceinte des édifices parlementaires.

Le très hon. MACKENZIE KING: Voilà une question, à mon sens, qui relève plutôt de la juridiction de Son Honneur, l'Orateur de la Chambre des communes que du Gouvernement. La Chambre des communes et les environs relèvent de l'autorité de Son Honneur.

M. WOODSWORTH: Je ne pense pas me tromper, monsieur l'Orateur, en affirmant qu'une affaire de cette nature, concernant certains membres non désignés de cette Chambre, met en cause la députation tout entière. Plusieurs d'entre nous, savent quelles ont été les suites d'accusations de cette nature portées

il y a quelques années contre certains représentants à l'Assemblée législative de la province d'Ontario. Nous sommes plusieurs ici qui croyons avoir le droit de réclamer une déclaration publique, après une pareille accusation, lancée dans le public par l'un des principaux journaux de la ville d'Ottawa.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je partage absolument l'avis de mon honorable ami, savoir qu'il y a lieu de faire une déclaration publique; cependant, ces explications doivent être données plutôt par Son Honneur, l'Orateur de la Chambre des communes que par un ministre.

M. WOODSWORTH: Du moment que ces explications seront fournies, je serai satisfait. En ce qui regarde la seconde partie de l'article en question, je désirerais savoir si la Chambre des communes possède ce que j'appellerai des droits extra-territoriaux?

M. l'ORATEUR: Je me proposais, dès que le rapport du sergent d'armes me serait remis, de convoquer une réunion du comité de régie interne, pour ensuite soumettre la question à la Chambre. J'ajouterai cependant, que je n'attribue guère d'importance à la publication de l'article dont lecture a été faite par l'honorable député. Sans flatter qui que ce soit, je puis dire que cette Chambre se compose de gentilshommes et qu'aucun incident fâcheux ne s'est produit ici depuis que j'ai eu l'honneur d'occuper les fonctions d'Orateur. Mais lorsqu'il se publie quelque chose dans les journaux, avec titres courants, les gens sont portés à suspecter l'honorabilité des membres de cette Assemblée. Voilà pourquoi, mon intention a été, dès le début, de convoquer une réunion du comité de régie interne, et de faire ensuite un rapport complet à la Chambre. C'est afin de prévenir des menus larcins qui s'étaient produits dans certaines parties de l'édifice parlementaire, que les fonctionnaires, sous les ordres du sergent d'armes, ont fait cette fois-là leur visite habituelle avec un peu plus de soin que d'ordinaire. Cependant, je le répète, d'après les rapports que j'ai reçus, il n'y a absolument rien qui porte atteinte à l'honneur d'aucun honorable membre. A tout événement, j'ai pris des mesures pour soumettre toute l'affaire à la commission de régie interne, de sorte qu'un rapport complet sera publié dans les journaux afin de contrecarrer le mauvais effet qu'a peut-être produit la publication, dans les journaux d'Ottawa, de l'article en question.

[M. Woodsworth.]

LA CONFERENCE RELATIVE AU DESARMEMENT A GENEVE

A l'appel de l'Ordre du jour:

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Hier, l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) a posé une question à laquelle j'ai promis de répondre aujourd'hui. La question était ainsi conçue:

Le Canada a-t-il été invité à se faire représenter à la conférence sur le désarmement qui sera tenue à Genève? Le Canada a-t-il été consulté quant au programme élaboré et est-ce que le représentant britannique, le chancelier du duché de Lancastre, a reçu instruction de parler au nom du Canada?

Voici ma réponse à ces questions: je ferai observer tout d'abord que la conférence concernant le désarmement n'a pas encore été tenue. Au mois de septembre 1925, l'assemblée de la Société des nations a prié le conseil de faire des études préliminaires en vue de convoquer une conférence visant à la réduction et à la limitation des armements. Au mois de décembre dernier, le conseil a nommé une commission préparatoire composée des représentants choisis par chacun des dix membres du conseil et par certains autres membres de la Société des nations que la question intéresse tout particulièrement, étant donnée leur situation géographique, c'est-à-dire la Pologne, la Yougoslavie, la Roumanie, la Finlande, la Hollande et la Bulgarie. Des invitations furent aussi adressées aux trois pays qui ne font pas partie de la Société, c'est-à-dire les Etats-Unis, l'Allemagne et la Russie; l'invitation fut acceptée par les deux premiers. La réunion qui se tient à Genève, au cours de la présente semaine, est donc tout simplement une assemblée de la commission préparatoire au sein de laquelle le Canada, comme la grande majorité des pays faisant partie de la Société des nations, n'est pas directement représenté. Le chancelier du duché de Lancastre, qui fait partie de cette commission préparatoire, représente le gouvernement anglais et il n'a pas reçu instructios de parler au nom du Canada. Si l'on décide qu'il est possible de tenir une conférence sur le désarmement en 1927, ainsi qu'on le prévoit, le Canada et tous les autres pays qui font partie de la Société des nations se feront sans doute représenter, et notre pays aura l'occasion d'exposer sa manière de voir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le premier ministre est peut-être en mesure de nous dire ce que le Canada pourrait désarmer.

PETITION DE PROPRIETAIRES DE TERRES, A SUMAS

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. BARBER (Fraser-Valley): Je tiens à appeler l'attention du ministre de la Justice (M. Lapointe) sur une question que j'ai posée le 27 avril au sujet d'une pétition venant de propriétaires de terres, à Sumas, et demandant que certaine loi provinciale soit annulée. A cette époque, j'ai demandé au ministre de la Justice si cette pétition avait été reçue et si la correspondance à son sujet pouvait être déposée devant la Chambre. Il s'est passé bien du temps depuis et je me permettrai de demander si le conseil des ministres a pris une décision touchant cette question.

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice): Je suis heureux que mon honorable ami ait soulevé la question. A l'époque où il a présenté sa demande j'ai hésité à répondre que les documents seraient déposés, parce que je ne croyais pas convenable de le faire avant d'avoir préparé une recommandation au Gouverneur en son conseil à ce sujet. Cependant, je n'y vois maintenant aucune objection et je crois que mon honorable ami et la Chambre ont le droit d'examiner les documents que je passe au greffier. Quant à ce qui regarde la seconde partie de la question de mon honorable ami la chose est à l'étude et on n'a pas encore pris de décision.

REVELATION DE CERTAINS RENSEIGNEMENTS TOUCHANT LE NATIONAL-CANADIEN

M. de WITT FOSTER (Hants-King): J'attire l'attention du ministre des Chemins de fer (M. Dunning) sur le hansard non revisé du 18 mai, alors que j'ai posé une question au sujet de l'achat de la compagnie des Tramways de Montréal, ou d'une compagnie associée, d'une ligne de chemins de fer électrique allant de la rue Moreau au Bout-de-l'Ile. Le ministre m'a fait observer qu'il n'était pas d'intérêt public de dire le prix payé, mais étant donné qu'on a donné le prix au sujet d'un achat semblable, bien qu'il ne s'agisse pas d'un chemin de fer, puis-je demander maintenant au ministre s'il veut bien nous dire le prix pour compléter sa réponse de l'époque.

L'hon. M. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je serai très heureux d'obtenir ce renseignement pour mon honorable ami. Je dois dire, pour m'expliquer, que les questions qu'il est nécessaire de transmettre au National-Canadien, doivent m'être communiquées quand elles reviennent de Montréal. L'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton) a soulevé à cette époque une question touchant les dépenses de capital, que je crois parfaitement au point, mais je dois avouer à ce sujet qu'elle est arrivée au dernier moment et que je ne l'ai pas étudiée aussi attentivement que j'aurais pu le faire. La question à laquelle mon honorable ami fait allusion aujourd'hui a obtenu une réponse partielle et je vais voir à ce qu'une réponse complémentaire soit déposée pour donner à mon honorable ami le renseignement qu'il désire.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LES RESOLUTIONS BUDGETAIRES

La Chambre passe à la suite de la discussion, en comité des voies et moyens, sur les résolutions budgétaires.

La Chambre est d'avis qu'on doit modifier la loi de l'impôt de guerre sur le revenu de manière à ce:

1. Que le chiffre du revenu non imposable soit porté à trois milles dollars dans le cas d'une personne mariée ou tenant feu ou de tout autre soutien de parents, tel qu'il est présentement défini dans la loi, et à quinze cents dollars dans le cas de toute autre personne.

M. WHITE (Mont-Royal): Je désire présenter un appel au ministre au sujet de l'exemption pour des enfants mineurs. J'ai ici une lettre d'un de mes électeurs de Mont-Royal, qui me dit entre autres:

J'ai une fille qui a plus de vingt ans, mais qui ne peut pas gagner sa vie parce que, depuis sa naissance, elle ne peut se servir que de sa main gauche. Je dois en avoir soin, mais je ne bénéficie pas de l'exemption de $500 à cause d'elle.

Il me semble que dans un cas de ce genre, alors qu'un enfant est infirme depuis sa naissance et ne peut gagner sa vie, l'âge d'exemption ne devrait pas se limiter à 18 ans, mais devrait être indéfini. Il se peut que, dans des cas de cette nature, en faisant appel au ministre des Finances, l'exemption s'applique seulement dans les cas de parents dont les revenus ne dépassent pas, disons six ou huit mille dollars. Il me semble qu'il y a là un commencement de cause juste et je demande au ministre de bien vouloir l'étudier.

L'hon. M. ROBB (ministre des Finances): Comme c'est mon collègue des Douanes et de l'Accise qui s'occupe de mettre la loi en vigueur, qu'il a consacré beaucoup de temps à préparer la mesure actuellement étudiée par la Chambre et qu'il est bien mieux que moi au courant des nouveaux règlements, je lui demanderai de répondre aux questions posées par les honorables députés.

L'hon. M. BOIVIN: En réponse à l'honorable député de Mont-Royal, je dois dire que l'on a très sérieusement étudié la question qu'il vient de soulever, mais on a trouvé qu'il était pour ainsi dire impossible d'accorder un autre dégrèvement pour les enfants au-dessus de dix-huit ans à la charge d'une personne mariée. Si l'on accordait un dégrèvement dans le cas mentionné par l'honorable député, cela donne-

rait lieu à un grand nombre de demandes non motivées que le commissaire et les inspecteurs des impôts seraient dans l'impossibilité d'examiner et d'approuver. On a donc jugé, quoique la chose puisse être pénible dans certains cas, qu'il valait mieux s'en tenir strictement à la limite d'âge de dix-huit ans. Toutefois je ferai remarquer que pour les personnes non mariées qui ont des parents à leur charge et pour les veuves et les veufs ayant à leur charge des enfants au-dessus de dix-huit ans, on tient compte dans la loi du fait qu'ils sont obligés de subvenir à leurs besoins et on les place dans la même catégorie que les gens mariés, c'est-à-dire qu'ils jouissent d'un dégrèvement à la base de $3,000 au lieu de $1,500. Toutefois l'on n'a pas pu établir une ligne de démarcation et définir d'une façon absolue le dégrèvement qu'on pourrait accorder aux persones mariées ayant à leur charge des enfants au-dessus de dix-huit ans.

L'hon. M. EDWARDS: Quelle est, comparativement à celle-ci, la limite d'âge dans le cas des pensions aux veuves de soldats? Le chiffre de la pension dépend jusqu'à un certain point du nombre d'enfants au-dessous d'un certain âge. Est-ce dix-huit ans comme dans ce cas-ci?

L'hon. M. BOIVIN: Je ne connais pas très bien la loi des pensions. Je me rappelle lorsqu'elle a été discutée, mais je ne me souviens pas exactement de l'âge qu'elle mentionnait.

Sir EUGENE FISET: Dix-huit ans.

L'hon. M. BOIVIN: Bien entendu, les pensions sont absolument affranchies de cet impôt.

M. ROSS (Kingston): Je ferai remarquer à l'honorable ministre que l'âge n'est pas limité à dix-huit ans si l'enfant continue de faire ses études.

L'hon. M. BOIVIN: L'honorable député parle bien entendu de la loi des pensions. L'honorable député de Labelle avait beaucoup insisté auprès du Gouvernement à ce sujet, disant qu'on devrait prolonger la limite d'âge parce que beaucoup de gens laissent leurs enfants à l'école et au collège bien après qu'ils ont dépassé l'âge de dix-huit ans et que c'était justement à ce moment-là que les enfants coûtent le plus cher à leurs parents. Le raisonnement a du bon.

M. ROSS (Kingston): Le ministre me permettra de lui faire remarquer que dans certaines provinces les parents sont forcés de laisser leurs enfants à l'école jusqu'à un certain âge, mais pas après dix-huit ans.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, il y a des provinces où l'instruction est obligatoire, mais pas au-dessus de dix-huit ans.

[L'hon. M. Boivin.]

M. EULER: Le ministre a-t-il étudié l'opportunité d'accorder un dégrèvement pour les fils ou les filles adultes devenus invalides qui sont à la charge de leurs parents et dont l'entretien est peut-être plus coûteux que celui des enfants. J'estime que cela devrait donner droit à un dégrèvement.

L'hon. M. BOIVIN: Je ferai la même réponse qu'à l'honorable député de Mont-Royal: Il y a beaucoup de cas méritoires pour lesquels on devrait accorder un dégrèvement d'impôt, mais il est tellement difficile de les vérifier et d'empêcher la fraude que les autorités du département trouvent qu'on ne peut pas l'accorder.

M. HANSON: Si le ministre voulait bien nous indiquer succinctement les différentes classes, nous pourrions comprendre plus facilement.

M. CHURCH: Je crois que le moment est venu d'insister auprès du ministre pour porter le dégrèvement de $3,000 à $5,000. Dans la ville où je demeure, il y a beaucoup d'ouvriers qui gagent $3,000 et qui sont obligés de payer double impôt. Le 1er mai ils doivent payer intégralement l'impôt municipal et à la même date l'impôt fédéral. Les deux impôts sont payables à peu près en même temps. On pourrait peut-être reculer l'échéance de l'impôt fédéral, car ce double impôt est une lourde charge. Maintenant, quant aux formules, elles sont établies de telle façon que même l'avocat le plus habile ne peut les comprendre ni les remplir comme il faut. A mon avis, ces formules de déclaration pourraient être simplifiées comme le sont celles qui servent à l'impôt municipal. J'ai une autre observation à faire à ce sujet. A l'origine, cette taxe avait été décrétée comme mesure de guerre provisoire. Aux Etats-Unis, si je ne me trompe, on a relevé le chiffre d'exemption à $7,500. En Australie, on a également relevé ces exemptions. Ici, le chiffre en est encore à $3,000. Par suite de la dépréciation du dollar, les gens se trouvent moins en état d'acquitter cet impôt qu'ils ne l'étaient. Il y a un an, le ministre annonçait qu'une conférence aurait lieu avec les autorités provinciales et municipales au sujet des impôts, en vue de mettre fin à la superposition des impôts et d'établir l'uniformité dans ce domaine. On me permettra de lui rappeler que les municipalités n'ont pas, comme le gouvernement fédéral, une variété infinie de sources de revenus sous forme d'impôts. Et cependant, les gouvernements, tant fédéral que provinciaux, leur imposent de lourdes obligations qui régulièrement ne sont pas de leur domaine.

Dans la province d'Ontario, par exemple, les municipalités sont obligées de maintenir des bureaux d'enregistrement, des prisons, des palais de justice et nombre d'autres établissements dont l'entretien appartient à vrai dire au gouvernement provincial, et ce d'autant plus qu'en vertu de la loi de l'Amérique britannique du Nord, les provinces reçoivent une subvention destinée, entre autres choses, à plusieurs de ces services. D'autres provinces se voient aussi imposer des charges de même nature. Si j'avais eu les moyens, en 1917, je serais allé jusqu'au Conseil privé pour faire trancher la question du droit d'imposer cet impôt sur le revenu, lequel est décidément une mesure de guerre. A cette époque j'avais obtenu, de cinq ou six des avocats les plus en vue du barreau de Toronto, l'opinion que cet impôt avait été prélevé comme mesure de guerre, et qu'il constituait un abus de pouvoir de la part du gouvernement fédéral. Il porte sur la propriété et les droits civils, choses exclusivement du ressort des provinces. Il est déplorable que les classes ouvrières soient assujéties à cet impôt dont la légalité est douteuse pour ne pas dire plus. Cet impôt entre dans la catégorie des taxes vexatoires. Il pèse surtout sur ceux qui, tout en gagnant $3,000, ont assez de peine à rejoindre les deux bouts à l'heure actuelle où tout se vend à des prix excessifs. Ce qui est le plus à déplorer à ce point de vue c'est que les gens jouissant de gros revenus échappent complètement à l'impôt. Ils s'en vont en Angleterre où ils éludent le paiement de l'impôt en déclarant qu'ils habitent au Canada. Ici, ils s'y soustraient en déclarant qu'ils sont citoyens d'Angleterre, et c'est ainsi qu'ils s'en tirent sans rien payer au Canada comme en Angleterre. Je sais trois citoyens canadiens importants qui jouissent d'un revenu d'au moins un million de dollars et qui n'acquittent pas un sou d'impôt sur le revenu, ni en Canada ni en Angleterre. C'est une question que je voudrais voir débattre de ce côté-ci de la Chambre. Le "conseil de stratégie" devrait s'en occuper. Je me demande ce qu'est devenu notre conseil de stratégie; qu'il secoue son apathie et fasse quelque chose pour les classes ouvrières. Le conseil des métiers et du travail de Toronto n'a cessé de protester contre cet impôt injuste. Je regrette de constater qu'il n'y a pas plus de représentants des travailleurs qui prennent la parole pour protester contre ce double impôt. L'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth), l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Heaps) sont censés représenter l'élément ouvrier, et je me demande pourquoi ils ne prennent pas une attitude tranchée à cet égard. Je ne les vois pas venir à l'aide des travailleurs qui réclament justice. Et le soi-disant indépendant député de Labelle (M. Bourassa), que fait-il? Il est censé être indépendant; il n'est soumis à aucun conseil de stratégie qui lui dicte sa ligne de conduite. Quelle est son attitude à ce sujet?

Je dois protester, au nom des classes ouvrières de la ville d'où je viens, contre cet impôt, sa nature et la manière dont il est perçu le même jour par les municipalités et contre l'envoi d'un huissier ou d'un agent fédéral qui poursuit en tribunal de police les ouvriers qui ne l'ont pas acquitté. Plusieurs travailleurs ont été cités devant Son Honneur, le juge Cohen, de Toronto, et ce dernier les a condamnés à payer $5.47 d'impôts. Ces gens sont en grand nombre des anciens combattants chargés de famille et sans emploi. Cette taxe est établie sur le revenu de 1925 et un bon nombre de ceux qui travaillaient cette année-là sont partis pour les Etats-Unis ou se trouvent à chômer en 1926 et n'ont pas les moyens d'acquitter l'impôt. Il y en a d'autres à l'hôpital de la rue Christie qui travaillaient en 1925 et dont on exige l'impôt cette année bien qu'ils soient sans emploi.

Le ministre actuel du Travail (l'hon. M. Elliott) n'est plus à son siège. L'ancien ministre de ce département se disait l'ami des classes ouvrières de Toronto. Que pense de cet état de choses le ministre du Travail et quelle est l'attitude du Gouvernement à ce sujet? Ce dernier était censé faire rendre gorge aux capitalistes. Je ne suis au service d'aucun de ces gros capitalistes du pays.

J'ai reçu des coups dans la lutte que j'ai livrée aux gros capitalistes, et je suis prêt à en recevoir encore. Cependant ces richards échappent au paiement des impôts. Le *Mail and Empire* et le *Toronto Star* glosent au sujet des taxes et de la classe ouvrière. Ces deux journaux sont les pires ennemis des travailleurs, le *Toronto Star*, qui est entre les mains de capitalistes du Michigan, et le *Mail and Empire*, dont les véritables propriétaires sont à Montréal. Voilà les deux plus grands obstacles au succès du parti conservateur.

Je demande l'exemption jusqu'à $5,000 pour les souffre-douleur de la société. Il y a aujourd'hui 30,000 hommes sans emploi à Toronto. Je supplie le ministre des Douanes, dont le cœur est encore jeune, et le ministre des Finances, qui n'est pas l'ennemi des classes laborieuses, des exploités qui payent double impôt, je les supplie de porter l'exonération à $5,000.

Je les adjure de rendre aux autorités municipales l'ancien droit d'être seules à préle-

ver une taxe sur le revenu qui, conformément à notre loi constitutionnelle, leur appartint jusqu'en 1917, lorsque le ministère unioniste pour lequel j'ai voté, mais que je n'ai jamais soutenu par la suite, l'a établie comme mesure du temps de guerre. Le ministre devrait laisser ce mode d'imposition aux municipalités, qui est dans leurs attributions et non dans celles du gouvernement fédéral. Le Trésor va retirer bien peu des contribuables qui gagnent $5,000; pourquoi ne pas les libérer du paiement de cet impôt?

L'hon. M. BOIVIN: L'honorable député d'York-Sunbury (M. Hanson) a demandé à connaître les conditions pour lesquelles la loi accorde à un contribuable l'exemption réglementaire reconnue aux gens mariés. La loi n'a pas été modifiée sous ce rapport. L'exemption de $3,000, qui était de $2,000 auparavant, est accordée aux personnes mariées et à toute personne qui a à sa charge son père ou sa mère ou un aïeul, une fille ou une sœur, un fils ou un frère, âgé de moins de vingt et un ans, incapable de se suffire à lui-même, à cause d'infirmités mentales ou corporelles. Telles sont les conditions qui exonèrent de l'impôt un veuf ou une veuve ou un célibataire.

M. EULER: Cette définition semble pourtant prévoir le cas que je vous signalais tout à l'heure, monsieur le ministre.

L'hon. M. BOIVIN: Le cas invoqué par l'honorable membre demandait l'exonération pour les parents fondée sur le fait d'avoir à leur charge un enfant de plus de dix-huit ans affligé de quelque infirmité physique.

M. EULER: C'est à peu près ce que vous avez lu.

M. HANSON: C'est exactement le cas rapporté par notre collègue de Mont-Royal (M. White); nous en avons rencontré plusieurs de cette espèce. C'est une situation dont le Gouvernement devrait être frappé autant que moi-même. La difficulté de tenir compte des cas de cette nature et de prévenir toute fraude a été grandement exagérée par le ministre. Je comprends que certains soient tentés de tromper le fisc à ce sujet; mais il ne devrait pas être difficile de reconnaître la fraude. Si un contribuable a une fille invalide et âgée de plus de dix-huit ans, on pourrait exiger un certificat d'un médecin recommandable et ce certificat devrait être une preuve suffisante pour justifier l'exemption. Il n'est pas douteux qu'un règlement ne pourrait être établi à ce sujet pour rendre justice à qui justice est due. Dans l'état actuel de la législation, il y a des injustices de commises.

[M. Church.]

L'hon. M. EDWARDS: Dans quelle idée la limite de dix-huit ans a-t-elle été fixée? On s'est dit, je suppose, que jusqu'à cet âge-là un enfant demeure à la charge de ses parents, et qu'après il commence à voir à ses besoins. Si ma supposition est exacte, l'enfant atteint d'un infirmité reste enfant à vingt-cinq ou trente ans et à la charge de ses parents. Si l'exemption est justifiée pour un enfant jusqu'à l'âge de dix-huit ans, parce qu'il ne peut subvenir à ses besoins, il est logique que l'exemption continue dès que les infirmités corporelles de l'enfant le tiennent à la charge de ses parents après qu'il a dépassé l'âge réglementaire. Le ministre ferait bien d'incorporer cette condition dans la loi. S'il est un cas où les parents méritent la protection des lois, c'est bien celui où ils sont chargés de l'entretien d'un enfant infirme pour la vie.

La fixation d'une limite d'âge devrait être faite dans des conditions uniformes. Il y en a une pour les pensions militaires. Ainsi, une veuve reçoit une certaine somme pour elle-même et tant sur la tête de chaque enfant jusqu'à un certain âge, mais à partir de cet âge le chiffre de la pension diminue en proportion inverse. On suppose, sans doute, que jusqu'à cet âge l'enfant n'est pas en mesure de se subvenir et doit être à charge aux parents. Je conçois difficilement la raison d'arrêter une limite dans un cas et une autre ailleurs. Ayons quelque uniformité. Si j'ai bien compris le ministre, il a dit que lorsqu'il y avait des personnes à charge, la limite d'âge était de 21 ans.

L'hon. M. BOIVIN: Cela ne s'applique qu'au fils ou au frère. La distinction est établie entre le fils ou le frère et la fille ou la sœur: la fille ou la sœur à tout âge, et le fils ou le frère âgés de moins de 21 ans, à moins qu'ils ne soient invalides et incapables de subvenir à leurs besoins.

L'hon. M. EDWARDS: Je ne vois pas bien la raison de cette différence. Si la limite d'âge pour les personnes à charge est fixée à 18 ans dans un cas, pourquoi ne pas arrêter cette limite pour tout le monde et établir l'uniformité? Je tiens à joindre ma voix à celles des honorables collègues qui ont prié le ministre de sauvegarder les intérêts des gens qui, par suite d'infirmités physiques, restent enfants quel que soit leur âge; ils ont droit à notre considération.

M. EULER: Quand le ministre a donné lecture de l'article de la loi, j'ai cru comcomprendre qu'il intéressait tous les enfants, sans égard d'âge, pourvu qu'ils fussent à charge aux parents. Je ne saisis pas très bien ce point. Grand nombre de gens souffrent une

grave injustice. Je sais pertinemment que des gens âgés de plus de 18 ans, voir de 20 et de 25 ans, sont entièrement incapables de se suffire; et le père trouve très dur de subvenir à leurs besoins sans qu'il en soit tenu compte dans son impôt sur le revenu. Dans cette circonstance le père devrait jouir de l'exemption car souvent ces adultes exigent plus de dépenses qu'un jeune enfant. J'ai conscience de la difficulté qu'il y a à rédiger la loi de façon à rendre toute fraude impossible; mais en même temps je prie instamment le ministre de songer à la justice de la cause. Plaît-il au ministre d'expliquer sous quel rapport la loi n'atteint pas un cas pareil à celui que j'ai cité?

L'hon. M. BOIVIN: Je ne parle pas de l'article de la loi qui prescrit une exemption de $500 par enfant. Je parle de l'article qui met le célibataire dans la même catégorie que l'époux parce que, bien que célibataire, il a des parents à sa charge. Dans son cas l'exemption totale est portée de $1,500 à $3,000. Ce que dit mon honorable ami de Frontenac fait appel aux sentiments humains de tout honorable député; il fait sûrement appel aux sentiments de l'honorable ministre des Finances et aux miens. Seulement la question présente de sérieuses difficultés au point de vue administratif. A preuve de ce que je dis là, je n'ai qu'à faire observer que, lorsque la loi fut inaugurée par le ministère qu'appuyait mon honorable ami de Frontenac, elle portait cette limite d'âge de 18 ans sans nulle mention des "enfants" dont l'âge dépassait ce chiffre. On a suivi la rédaction des lois des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne; et l'on m'apprend que les fonctionnaires du département ont découvert que, dans les divers pays où l'on a tenté d'accorder un traitement spécial aux gens dont parle l'honorable représentant, on a constaté l'absolue impossibilité d'arrêter définitivement à quel point une infirmité physique ou mentale rend une personne d'un âge plus avancé une charge à ses parents. Dans certains cas, une personne qui est un peu sourde est jugée atteinte d'une infirmité physique; dans certains cercles, la cécité d'un œil ou la perte d'un bras met l'individu dans l'impossibilité de travailler. Chez les pauvres, ces gens trouvent moyen de gagner leur pain et avec succès assez souvent. Sans doute faudrait-il accorder l'exemption dans certains cas; mais on craint que les récriminations qui naîtraient, quand des exemptions justifiées seraient accordées, de la part des gens dont la demande aurait été refusée parce qu'on ne jugeait pas leur exemption justifiée, rejetteraient sur le ministre une responsabilité beaucoup trop grande. L'honorable représentant de Frontenac, parlant de la loi des pensions, dit qu'elle détermine une certaine limite d'âge, les besoins de la veuve étant jugés moins grands quand l'enfant a atteint cet âge. Je puis m'abuser, mais j'ai l'impression que même la loi des pensions ne prescrit rien à l'intention des enfants qui ont passé un certain âge, mais qui sont néanmoins à la charge de leur mère veuve, à cause d'une infirmité physique ou mentale.

L'hon. M. EDWARDS: Je crois que vous avez raison.

M. JACOBS: Le ministre a-t-il considéré l'opportunité de venir en aide aux parents dont les enfants sont renfermés d'une manière permanente dans les asiles d'aliénés; là, pas de fraude à redouter. J'ai à l'idée le cas d'un père de famille dont la femme et les deux enfants sont logés en permanence à l'hôpital protestant des aliénés à Verdun. Dans ce cas, on ne saurait tromper le Gouvernement, car les statistiques sont fournies par les gouvernements provinciaux. Quand une personne de plus de dix-huit ans est placée dans un asile d'aliénés, on devrait accorder des secours sur présentation d'un certificat de l'institution.

L'hon. M. BOIVIN: Ce cas mérite beaucoup d'attention, mais l'honorable député comprendra que, dans le cas d'enfants placés dans une institution de ce genre, le gouvernement provincial doit payer une partie des frais.

Un MEMBRE: Pas si les parents sont en mesure de payer.

M. JACOBS: Je connais un individu qui paye $60 par mois pour chacun des membres de sa famille.

L'hon. M. BENNETT: Les parents payent, dans l'Ouest, s'ils sont en mesure de le faire.

L'hon. M. BOIVIN: J'avais l'impression que, si le père est en mesure de payer, il est tenu de le faire sais aide de la part des autorités provinciales, mais je croyais que la loi prévoyait les autres cas. Dans le cas que mentionne mon honorable ami, il ne saurait y avoir fraude, mais il faut étudier la chose. On la discutera avec les experts du département, et comme la suggestion entraîne une réduction plutôt qu'une augmentation des impôts, l'amendement pourrait être placé dans le bill sans une nouvelle résolution.

L'hon. M. MEIGHEN: Quels sont ces illustres experts?

L'hon. M. BOIVIN: Je suis bien prêt à fournir les noms à mon honorable ami. L'un de ces experts est dans la Chambre en ce moment. Je veux mentionner M. Breadner, que l'ancien régime nomma commissaire des im-

pôts et qui est un fonctionnaire des plus compétents. L'autre que l'on a consulté sur les questions de cette nature est M. Russell. On le consulte sur toutes les questions qui se rapportent au tarif et aux impôts. Le côté légal des bills a été soumis aux conseillers juristes du ministère de la Douane qui travaillent dans la division de l'impôt sur le revenu sous M. Breadner.

L'hon. M. MEIGHEN: Je désirerais simplement mettre au compte rendu l'opinion du ministre sur M. Breadner.

M. JACOBS: Vous vouliez un certificat écrit.

M. MacLAREN: A mon sens, la suggestion de mon honorable ami (M. Jacobs) n'est pas pratique; il propose que, dans les cas où des gens sont placés dans un asile d'aliénés, les parents présentent un certificat pour avoir droit à une certaine exemption de l'impôt. Tous les aliénés ne sont pas placés dans les asiles et l'honorable député constatera combien il est difficile de donner suite à sa suggestion. Bien des difficultés surgiraient. Il me semble évident que l'on ne puisse restreindre ainsi la suggestion. Il se trouve des aliénés dans les asiles et en dehors des asiles. Il est probablement inutile de dire qu'il est impossible d'établir une distinction entre les incapacités, mentales ou autres. Le ministre, je pense, finira par conclure que les choses doivent en rester où elles en sont.

Sir EUGENE FISET: Monsieur le président, pendant la période de guerre, nous avions à nous occuper des allocations de séparation dans le ministère de la Milice, et nous nous trouvions en face des mêmes difficultés que celles que rencontre le ministre aujourd'hui. La loi était alors si sévère qu'il était impossible de s'occuper des cas particuliers. Finalement, il nous a fallu modifier la loi,—en vertu d'un décret du conseil, il est vrai, mais sous l'autorité de la loi des mesures de guerre qui avait le même effet qu'une loi du Parlement,—et nous avons organisé, dans la division des allocations de séparation du ministère de la Milice, une commission spéciale. Si les cas sortaient de l'ordinaire, un décret du conseil permettait au ministre de les régler. Je ne vois pas pourquoi on en ferait pas la même chose dans le cas actuel. Autrement, il vous est impossible de vous occuper des cas spéciaux. Pendant la guerre, nous avons eu des centaines de mille cas que nous avons tous réglés avec satisfaction à l'aide de cette mesure spéciale. Je suggérerai donc de placer une clause spéciale dans la loi, afin de permettre au ministre de s'occuper de ces cas spéciaux, au lieu de les référer à la Chambre des communes.

L'hon. M. MANION: Il semble que la suggestion de l'honorable député qui vient de reprendre son siège (sir Eugène Fiset) entraînerait la nomination d'une autre commission, ce qui augmenterait les frais de perception de ces impôts. Mais pourquoi ne pourrait-on pas régler ainsi ces cas? L'homme ou la femme serait tenu de faire une déclaration assermentée au sujet de ces faits, et serait sévèrement puni en cas de fraude. Ce serait là, il me semble, un moyen très simple de régler ces cas sans augmenter le personnel; ces cas sont des cas spéciaux et ne sauraient être bien nombreux.

M. HAMILTON: Monsieur le président. dois-je comprendre qu'un homme marié, mais sans enfant, n'a pas à acquitter d'impôt sur un revenu de $3,000?

L'hon. M. BOIVIN: Oui, à condition qu'un seul des époux fasse un rapport relatif à l'impôt sur le revenu.

M. HAMILTON: Si le total des revenus de l'homme et de la femme ne dépasse pas $3,000, ils sont libérés de l'impôt?

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

M. HAMILTON: Pensez-vous que ce soit juste? Ne croyez-vous pas qu'un homme dont le revenu est de $3,000 devrait acquitter une part des impôts dus à la guerre?

L'hon. M. BOIVIN: Je suis porté à partager l'avis de mon honorable ami (M. Hamilton); mais l'honorable représentant de Toronto (M. Church) a demandé avec instance, il y a quelques instants, qu'on porte l'exemption à $5,000 dans le cas d'un célibataire sans charge de famille. Mon honorable ami voit donc qu'il est difficile de plaire à tous les députés.

M. HAMILTON: Je n'ai à subvenir qu'aux besoins de ma femme; mais je ne pense pas que je devrais être libéré de l'impôt sur un revenu de $3,000. Je suis l'un de ceux qui ont perdu leur famille à cause de la guerre. Malgré cela, je ne veux pas qu'une telle proportion de mes revenus soient exemptée de l'impôt. Cette proportion est trop considérable.

M. CAHAN: Monsieur le président, il est difficile de parler de la loi fédérale de l'impôt sur le revenu sans avoir sous les yeux un exemplaire de la loi refondue. Dans la dernière édition de Plaxton et Varcoe, qui sont des fonctionnaires de la division de l'impôt sur le revenu si je ne me trompe, je vois

qu'on a fait une exemption en faveur des enfants à la charge de leurs parents pour la première fois par un amendement adopté en 1918 et que cette exemption ne s'appliquait qu'aux enfants de moins de 16 ans. Un amendement, adopté en 1919, porta cet âge à 18 ans. Dans les définitions de la loi, telle qu'elle a été refondue, je vois que le terme "enfant à la charge de ses parents" signifie:

Un enfant de moins de 21 ans et qui dépend de ses parents pour son entretien, ou de plus de 21 ans et qui dépend de ses parents pour son entretien à cause d'invalidité physique ou mentale.

Il me semble que cette définition répond aux avis présentés par l'honorable préopinant. Puisque j'ai la parole, je désire poser une question relative à un autre point. L'article 1 de la résolution porte:

Que le chiffre du revenu non imposable soit porté à trois mille dollars dans le cas d'une personne mariée ou tenant feu.

Se propose-t-on de définir dans la loi même le terme "personne tenant feu"?

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

M. CAHAN: De sorte qu'on étudiera de nouveau cette question quand le projet de loi sera présenté?

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

M. CLARK: Monsieur le président, quelle proportion de ceux qui acquittent actuellement l'impôt sur le revenu seront entièrement libérés de cet impôt par suite de la présente loi, dans l'opinion du ministre?

L'hon. M. BOIVIN: Les fonctionnaires du département nous disent qu'environ 35 p. 100 des personnes qui acquittent actuellement l'impôt sur le revenu n'auront plus à le verser par suite de l'adoption de la présente loi. Il est fort difficile d'évaluer cette proportion, car, comme le disait hier le très honorable chef de l'opposition, il se peut que quelques personnes qui ne paient pas d'impôt sur le revenu actuellement aient à l'acquitter en vertu du présent projet de résolution.

M. CLARK: Cela veut dire qu'environ 150,000 habitants du Canada acquitteront l'impôt sur le revenu l'an prochain. Je fais remarquer que nos neuf millions de Canadiens acquittent des impôts très lourds sur les choses essentielles à la vie. Hier, le ministre a dit que, par suite du sous-alinéa 4 de l'article 19BBB, aucune taxe n'est imposée sur les choses nécessaires au pauvre. Je le prie de me dire depuis quand le pauvre n'a pas besoin de vêtements, ni d'ustensiles de cuisine, ni de meubles?

L'hon. M. ROBB: Monsieur le président, mon honorable ami ferait mieux d'attendre, pour étudier cette question, que la résolution relative à la taxe sur les ventes soit présentée à la Chambre sous forme de projet de loi. Si nous voulons hâter le travail de la session, il serait préférable de nous en tenir à la question à l'étude présentement.

M. CLARK: Le ministre explique ce dégrèvement de l'impôt en disant qu'on a réduit la taxe sur les ventes d'articles nécessaires aux pauvres.

M. le PRESIDENT: A l'ordre! Nous sommes à discuter l'impôt sur le revenu.

M. CLARK: Monsieur le président, j'exprimerai mon opinion sur l'appel du ministre des Finances au règlement. En traitant de l'article de la loi de l'impôt sur le revenu dont la Chambre est présentement saisie, force nous est de parler de la taxation en général, puisqu'on justifie cette diminution en s'appuyant sur une déclaration du ministre des Douanes qui, hier, disait que l'homme de peu de fortune avait été soulagé de tous impôts. Je prétends présentement qu'il n'y a pas lieu de donner raison au Gouvernement de soulager cette partie de notre population qui peut s'acquitter de l'impôt, avant de soulager les citoyens de peu de moyens et le public en général du poids des lourdes taxes dont le Gouvernement les charge. Selon moi, ces impôts frappent à peu près tout ce qui est nécessaire à l'homme de modiques ressources; c'est le vêtement; c'est tout ce qui est nécessaire à son foyer, ses ustensiles de cuisine, ses meubles, ses tapis; tout, excepté ses aliments. Je dirai au ministre que les aliments, sauf quelques petites exceptions, surtout pour les farineux, ont toujours été exempts de la taxe sur les ventes. Monsieur le président, je soutiens énergiquement que je ne déroge pas au règlement en discutant cette question et en disant que le principe du Gouvernement est faux. On ne soulage que bien peu de gens, tandis que l'on continue de prélever de lourdes taxes sur la population en général, taxes qui, selon moi, devraient disparaître avant que le Gouvernement entreprenne de soulager cette petite partie de la population capable d'acquitter ses impôts.

L'hon. M. BOIVIN: Je n'ai aucun doute que mon honorable ami doit être content puisque, en discutant l'appel au règlement, il a pu exposer son point de vue. Ne voulant nullement engager une discussion à propos de la taxe sur les ventes, je ne veux que rectifier la citation qu'il a empruntée au hansard d'hier. D'après lui, j'aurais signalé que tout ce qui est nécessaire à l'homme de ressources modiques est soustrait à l'impôt. Il

aurait dû lire la déclaration en son entier, et il aurait constaté que je me suis exprimé comme suit:

Tout ce dont l'homme pauvre a besoin, tout ce qui entre dans son budget et à la vérité à peu près tout ce qui est nécessaire à l'existence, n'est nullement assujetti à l'impôt sur les ventes.

M. CLARK: Cela renchérit sur ce que j'ai fait dire au ministre, et ce n'est pas exact.

L'hon. M. BOIVIN: Cela ne renchérit pas. Mon honorable ami a déclaré que j'avais dit hier que tout ce dont l'homme de modiques ressources avait besoin était exempt d'impôt. J'admets cela, seulement j'ai modifié ma déclaration en ajoutant qu'à peu près tout ce qui est nécessaire à l'existence était exempt de l'impôt sur les ventes, et je le répète.

M. CHAPLIN (Lincoln): Que dites-vous de la chaussure?

M. HANSON: Et des cotonnades et du vêtement?

L'hon. M. BOIVIN: La taxe sur les ventes pour la chaussure a été réduite de 50 p. 100.

M. CHAPLIN (Lincoln): Elle est encore de 2½ p. 100.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, et c'est pourquoi j'ai pris la peine de dire "à peu près tout" ce qui est nécessaire.

M. CLARK: Le ministre voudrait-il me donner une énumération des articles nécessaires à l'homme de ressources modiques, autres que les aliments et pour lesquels il n'y a pas d'impôt sur les ventes?

M. le PRESIDENT: A l'ordre! Je dois prier aussi bien le ministre que l'honorable député de Vancouver-Burrard (M. Clark) de s'en tenir au sujet discuté.

L'hon. M. BOIVIN: Je ne tiens pas à discuter cette affaire plus longuement, vu qu'on l'a discutée hier, seulement je ne pense pas contrevenir au règlement en disant que la taxe sur les ventes fût-elle diminuée ou non, l'homme de faibles moyens profite de l'abaissement de l'impôt sur le revenu. Les gens soustraits à l'impôt sont ceux en faveur desquels on a demandé l'exemption. Les personnes soustraites à l'impôt en vertu de la loi actuelle sont celles dont le revenu est de $3,000 et moins. A coup sûr elles ne sont pas de la classe riche, ni des millionnaires.

M. HANSON: Elles ne sont pas pauvres, non plus.

L'hon. M. BOIVIN: Je suis prêt à convenir qu'elles ne sont pas les plus pauvres; seulement elles n'ont jamais été assujetties à l'impôt sur le revenu.

[L'hon. M. Boivin.]

M. CLARK: Elles sont de la catégorie soumise à l'impôt.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, et l'une des principales taxes qu'elles ont à acquitter, c'est le droit de douane, que mon honorable ami préconise sans cesse dans cette Chambre.

M. CLARK: Elles s'en acquittent pour être assurées d'un emploi au Canada.

M. le PRESIDENT: Nous nous écartons de l'article.

L'hon. M. BOIVIN: Monsieur le président, j'admire vraiment la façon dont vous vous efforcez d'empêcher qu'on s'écarte de l'article discuté autant le ministre que ceux qui lui posent des questions, et je ne reviendrai pas sur le tarif ni sur la taxe sur les ventes. Je veux simplement dire que la législation actuelle accorde une réelle diminution de l'impôt sur le revenu. Tout le monde en conviendra, et si des honorables députés de la gauche prétendent que la réduction est trop grande ou préconisent le rétablissement de l'ancien chiffre de l'impôt sur le revenu, je serai très heureux d'entendre leur exposé. Nous étudierons ensuite la chose, et si nous constatons que la majorité des députés veulent le retour à l'ancien impôt, je ne m'y opposerai pas du tout.

M. HANSON: J'invite le ministre à revenir à l'ancien régime des impôts quant à la taxe sur les dividendes. Il a commis une grande injustice envers une certaine catégorie de contribuables par ce changement.

M. le PRESIDENT: A l'ordre! Nous discuterons cela plus tard; c'est une autre disposition.

M. HANSON: Le ministre a fait une invitation comportant un défi.

M. le PRESIDENT: L'article 1 sera-t-il adopté?

M. CLARK: Pour ne pas manquer l'occasion de le faire, je demande au ministre en vertu de quel article de cette résolution les dividendes sont imposables.

L'hon. M. BOIVIN: En vertu de l'article 4.

M. CAHAN: Avant l'adoption de cet article, j'attire l'attention du ministre sur le fait qu'au chapitre 25 de la loi de 1918, la disposition *i* du paragraphe 2 de l'article 1 donne la définition d'un enfant à la charge, et c'est encore la définition juridique. D'après elle, un enfant à la charge c'est un enfant de moins de vingt et un ans qui dépend de ses parents pour son entretien ou un enfant de plus de vingt et un ans à la charge de ses parents pour invalidité ou faiblesse d'esprit.

Donc, subordonnément à la loi actuelle, le département de l'impôt sur le revenu est obligé d'accepter des rapports accordant l'exemption à cause d'enfants de plus de vingt et un ans à la charge de leurs parents pour invalidité ou faiblesse d'esprit. Je crois que le ministre a mentionné la loi existant avant le dernier amendement, et, vu que cette définition est encore dans les Statuts, j'exprime l'avis que nous devrions conserver dans le texte du projet de loi cette définition d'un enfant à charge, et s'il est rédigé ainsi, cela obviera aux objections énoncées par mon honorable ami de Mont-Royal et quelques autres députés.

L'hon. M. BOIVIN: Je réponds ceci à mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges: il a bien raison de dire que l'ancienne loi contient la définition des mots "enfant à la charge" et qu'un enfant à la charge, c'est un fils de moins de vingt et un ans, ou si l'enfant est invalide ou faible d'esprit, un enfant de tout âge,—ce n'est pas le texte exact, mais en pratique tel en est l'effet,—néanmoins cela ne s'applique qu'à l'enfant à la charge qui confère à une personne non mariée la même exemption qu'à la personne mariée. Si mon honorable ami se reporte à l'ancienne loi, il verra que l'exemption de $500 n'était pas accordée au père ou à la mère d'un enfant à leur charge.

M. CAHAN: Fort bien.

L'hon. M. BOIVIN: L'exemption de $500 était accordée au père ou à la mère de tout enfant de moins de dix-huit ans.

M. CAHAN: Fort bien, mais je dis simplement à l'honorable ministre que s'il décide de suivre les conseils donnés, en rédigeant la loi de façon à accorder l'exemption dans le cas de l'enfant à la charge défini dans la loi, il suivra en entier les avis énoncés par certains honorables députés des deux côtés de la Chambre.

L'hon. M. BOIVIN: Je saisis maintenant tout à fait l'idée exprimée par mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges. Donner suite aux avis des honorables députés serait un moyen de surmonter la difficulté, et nous étudierons la chose.

Mon honorable ami de Fort-William a déclaré tantôt que nous pourrions peut-être surmonter la plus grande partie de la difficulté, en exigeant un affidavit à l'appui de toute demande d'exemption de l'impôt sur le revenu dans le cas d'un enfant ou d'un parent à la charge, selon la définition de la loi. C'est un bon avis, mais malheureusement, d'après l'expérience acquise au département des Douanes et de l'Accise et au service de l'impôt sur le revenu, nous ne pouvons nous fier aux affidavits dans un grand nombre de cas. Quand nous vérifions les affidavits et allons aux renseignements, nous constatons la fausseté de plusieurs déclarations.

M. HANSON: Quelques poursuites seraient peut-être salutaires.

L'hon. M. BOIVIN: Il est vrai qu'il faudrait poursuivre ces personnes et elles sont très souvent poursuivies, mais il n'y a poursuite que lorsque nous découvrons la fraude, et il est parfois très difficile de la découvrir. L'idée de mon honorable ami mérite d'être examinée, et elle le sera à fond, avant que la deuxième lecture du bill soit proposée, mais je ne crois tout de même pas que ce soit une solution parfaite de la difficulté.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami dit que des poursuites sont prises. Je ne me souviens pas que l'on ait intenté des poursuites pour fausses déclarations, depuis deux ans, je dirais même depuis quatre ans. A-t-on intenté une seule poursuite depuis quatre ans?

L'hon. M. BOIVIN: Oui, mais pas toujours pour parjure. Je n'ai pas en mémoire de cas particulier où la poursuite était motivée par la fausseté d'une affidavit, bien que ce puisse être le cas.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pas une.

L'hon. M. BOIVIN: Voici comment les choses se passent généralement. Les départements n'aiment pas à empiéter sur les fonctions des substituts de la couronne dans les provinces. La justice criminelle relevant de l'autorité provinciale, c'est à celle-ci qu'il appartient de poursuivre et de punir. Je n'ai pas dit que des poursuites avaient été intentées par nous. Ce département a toujours visé à la perception du revenu. Je puis, si je veux, citer, à la prochaine séance, le cas de trois ou quatre compagnies de Montréal poursuivies tout récemment pour fausses déclarations et faux rapports relativement à la taxe de vente. Le commissaire de l'impôt me dit que plusieurs poursuites ont été intentées, non pas en vue de faire condamner les auteurs d'affidavit faux, mais afin de toucher l'amende prescrite par nos propres lois, et les taxes que l'on cherchait à éviter au moyen de ces fausses déclarations.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je n'ai pas dit que cela devait ou ne devait pas être fait; je voulais simplement rectifier une assertion que je savais erronée. Le ministre convient que l'on n'a pas intenté de ces poursuites, et que j'avais raison.

L'hon. M. BOIVIN: C'est aller un peu loin. Toute de même je veux bien croire que mon honorable ami a pu se méprendre sur le sens de mes paroles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'impression révélait le recours à des déclarations fausses et le désir d'y mettre fin de quelque manière. Mon honorable ami a déclaré que l'on prenait des poursuites. En fait, le département n'a jamais pris de procédures pour affidavits faux. Le fait contredit donc la déclaration. La chose n'a pas grande importance cependant, sauf du point de vue de l'exactitude des déclarations ministérielles, ce qui importe encore, même actuellement.

Maintenant, le ministère nous dit que 35 à 40 p. 100 des imposés ont été exemptés. Disons 35 p. 100. Si cette estimation est exacte il resterait 146,585 imposés en Canada. Est-ce bien cela?

L'hon. M. BOIVIN: D'après les rapports de l'année dernière, je le crois.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre sait-il aussi et peut-il nous dire ce que représente en moins, comme revenu, l'exemption portée de $2,000 à $3,000.

L'hon. M. BOIVIN: Il m'est impossible de dire exactement ce que représente la diminution attribuable à l'exemption étendue, mais je puis lui dire combien, non seulement l'exemption, mais aussi la diminution de la taxe diminueront le revenu de chaque catégorie. D'après les chiffres de l'an dernier, la taxe sur les revenus entre $1,000 et $6,000 rapporterait $5,113,852.19 de moins.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami voudra-t-il expliquer comment il obtient cette différence?

L'hon. M. BOIVIN: Ce sont les fonctionnaires du département qui préparent ces estimations. La taxe sur cette catégorie des revenus représente, au taux actuel, $6,318,319.99, tandis que, au taux proposé, elle représente $1,204,467.80, soit la différence en moins que j'ai mentionnée. Naturellement, la taxe actuelle porte sur les revenus excédent $1,000 dans le cas des célibataires, et $2,000 dans le cas des personnes mariées, tandis que la proposition nouvelle porte à $1,500 l'exemption pour les célibataires et à $3,000 l'exemption pour les gens mariés.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami dit que calculée sur cette base, la taxe a rapporté ceci et rapportera cela. Sur quoi établit-il ce calcul?

L'hon. M. BOIVIN: La base de l'évaluation est le nouveau taux comparé à l'ancien sur les mêmes revenus.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami m'a répondu qu'il ne peut dire combien nous perdrons par suite de l'augmentation de l'exemption. Il peut dire quel serait le total, mais il ignore quelle serait la perte due à l'exemption. Si je comprends bien, c'est exact.

L'hon. M. BOIVIN: J'ai répondu à mon honorable ami que je ne pouvais lui donner ce renseignement sur-le-champ, parce que je n'avais pas les chiffres sous la main. Je pense qu'il serait possible de calculer au département, d'après les rapports de l'an dernier, le montant perçu exact si l'exemption était la même. Cela eût été possible, mais malheureusement ce calcul n'a pas été fait, et les fonctionnaires ne se trouvent pas à l'avoir ici.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors nous sommes dans la même situation; ce renseignement ne peut être donné dans le moment. Puis, mon honorable ami a dit que, sous le régime de l'ancienne loi, nous avons perçu $6,318,319. Appliquant le nouveau taux à ces chiffres il dit que les perceptions se monteront à $1,300,000, si je me rappelle bien.

L'hon. M. BOIVIN: Le montant est de $1,204,467.80.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Voici ce que je veux savoir: sur quels chiffres mon honorable ami s'est-il fondé pour obtenir $1,204,000. Nous n'avons pas ces chiffres; nous en sommes réduits à une supposition.

L'hon. M. BOIVIN: Le nombre des particuliers et des compagnies qui paient l'impôt sur un revenu de moins de $6,000 est de 126,481.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est exact.

M. CHAPLIN (Lincoln): Conformément à la proposition de la taxe sur le revenu présentée par le ministre, il y a environ trois cent mille contribuables qui ont acquitté l'impôt sur le revenu.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Deux cent-vingt-cinq mille.

M. CHAPLIN (Lincoln): C'est le nombre approximatif de ceux qui ont payé l'impôt l'an dernier. Maintenant, le ministre nous dit que la moitié à peu près est exemptée de cette taxe. Est-ce exact?

L'hon. M. BOIVIN: Non, 35 p. 100 environ.

M. CHAPLIN (Lincoln): Je désire connaître le nombre de ceux qui ont été débarrassés de cette taxe en vertu de cette mesure.

L'hon. M. BOIVIN: On me dit de soixante-dix à soixante-quinze mille contribuables.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: 35 p. 100 vous donneront soixante-dix-huit mille.

M. CHAPLIN (Lincoln): Lorsque le ministre des Finances a présenté la proposition de l'impôt sur le revenu, il a dit: "Nous réduisons l'imposition sur toute la ligne."

L'hon. M. BOIVIN: C'est juste.

M .CHAPLIN (Lincoln): Lorsque le ministre a dit cela, de quelle "ligne" parlait-il? Notre population est d'environ neuf millions, et environ cent cinquante mille contribuables devront acquitter l'impôt. Les autres n'auront rien à payer. Que voulait dire le ministre en déclarant: "Nous réduisons l'imposition sur toute la ligne." Si soixante-quinze mille personnes sur neuf millions ont été soulagées de la taxe sur le revenu, ce n'est pas un soulagement pour "toute la ligne". L'autre ministre qui est maintenant chargé de cette mesure hoche la tête, mais il est incontestable qu'il a dit qu'il réduisait l'imposition, en ce qui concerne le revenu, sur "toute la ligne". Lorsque le ministre a fait cette déclaration, les progressistes ont fait sur leurs bureaux un bruit d'enfer. Ils croient en un impôt sur le revenu; c'est de cette façon qu'ils désirent que le revenu soit perçu. Cependant, je ferai observer à mes honorables amis que seulement soixante-quinze mille de ceux qui acquittaient l'impôt l'an dernier sont soulagés par cette mesure. Tout de même, le Gouvernement s'écrie: "Voyez ce que nous faisons pour la classe pauvre du pays."

L'hon. M. BOIVIN: En réponse à mon honorable ami, je me contenterai de dire que lorsque mon collègue a fait allusion au dégrèvement de la taxe sur toute la ligne. . .

M. CHAPLIN (Lincoln): Quelle ligne?

L'hon. M. BOIVIN: . . . il parlait de la ligne des citoyens du Canada qui payaient la taxe sur le revenu. Il eût pu aller plus loin. Il aurait pu affirmer qu'il avait réduit l'impôt pour tous parce que c'est vrai vu les autres changements contenus dans le budget. Toutefois, je me limiterai à l'impôt sur le revenu. Mon honorable ami a bien voulu s'en tenir là et je suis son exemple.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Cela n'est pas d'une parfaite exactitude, n'est-ce pas?

L'hon. M. BOIVIN: C'est exact, sauf en ce qui regarde un détail particulier; aussitôt que nous aborderons l'examen de cet article, j'expliquerai comment il se fait qu'il y a quelques personnes au Canada...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dites-vous quelques personnes?

L'hon. M. BOIVIN: Certainement; et je suis en mesure d'établir que ces personnes sont très peu nombreuses. Il y a donc au Canada, dis-je, quelques personnes qui seront appelées à acquitter de plus fortes taxes sous le régime de la nouvelle loi que sous le régime de l'ancienne. J'admettrai sans la moindre hésitation que si l'on compare le nombre de ceux qui étaient exemptés de l'impôt sous le régime de l'ancienne loi, au nombre de ceux qui ne le sont pas, à l'heure actuelle, un nombre considérable de personnes se trouvent avantagées; cependant, le nombre des gens qui paieront plus de taxes sous le régime de la nouvelle loi que sous l'ancienne est insignifiant.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Alors, le ministre des Finances avait-il raison de faire ici l'assertion générale qui a été répandue aux quatre coins du pays?

L'hon. M. BOIVIN: Je le crois, car il est incontestable que l'impôt sur le revenu a été réduit sur toute la ligne, sauf en certains cas particuliers où des personnes avaient fait exempter de taxes, par l'ancien Gouvernement, une partie de leurs revenus sans y avoir aucun droit. Quelques-uns prétendront peut-être que la question est discutable. On peut faire valoir nombre d'arguments à l'appui de cette thèse; cependant, je soutiens ici et je suis prêt à le faire en assemblée publique sur un point quelconque du Canada, que le citoyen qui travaille dix-huit heures par jour afin de gagner un traitement de $10,000, ne devrait pas acquitter un sou de plus en impôt sur le revenu que celui qui sans exécuter le moindre travail, touche un revenu annuel de $10,000 sous forme de dividendes de la compagnie du Pacifique-Canadien ou de la banque de Montréal. S'il se trouve ici un honorable membre de la gauche pour soutenir que ce principe est erronné et que nous ne devrions pas assujettir à la même taxe les revenus provenant tant du travail que des dividendes, je suis prêt à débattre la question avec cet honorable membre et à laisser la décision entre les mains du peuple canadien.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre a pris l'habitude de lancer des défis à tout propos. Il aime à le faire, semble-t-il, et j'espère qu'il y trouve son plaisir. Mon honorable ami a aussi pris l'habitude de parler à côté de la question. Telle n'est pas du tout la question que le ministre devrait débattre. Voici le point à discuter et personne ne le sait mieux que mon honorable ami. Quelle excuse le Gouvernement peut-il invoquer pour grever d'un double impôt le capital utile au développement des industries du

pays? En quoi le Gouvernement est-il justifié de frapper d'un double impôt les capitaux, qui procurent du travail aux ouvriers canadiens et aident au développement du pays, tandis qu'il taxe une seule fois les fonds placés sous forme d'obligations, qui ne comportent aucun risque? Mon honorable ami sait fort bien que c'est là la question en jeu. Comment se fait-il que le créancier hypothécaire n'acquitte l'impôt sur le revenu qu'une seule fois tandis que l'actionnaire, qui fait quelque chose pour aider au développement du Canada, acquitte deux fois l'impôt sur ses capitaux? Tous le monde sait fort bien que le capital d'une compagnie est constitué grâce aux placements des actionnaires.

Or, le ministre des Douanes (l'hon. M. Boivin) sait fort bien que c'est la seule question soulevée par l'opposition; cependant, il juge à propos de parler à côté de la question. A la lumière des chiffres du ministre des Finances, sur une somme globale de 56 millions perçue de cette source, un montant de 31 millions est assujetti à ce double impôt dans tous les cas où le hasard a voulu qu'un citoyen du Canada ait placé des fonds dans une compagnie industrielle. Et cependant, certains honorables membres disent que cette taxe n'a pas subi d'augmentation. C'est inconcevable. Mon honorable ami a tort de supposer que la question en jeu se résume à savoir si le citoyen qui gagne son revenu devra acquitter la taxe aussi bien que celui qui jouit d'un revenu de placement. Il s'agit simplement de décider si les capitaux qui sont utiles au pays, qui servent à le développer et à procurer du travail à nos ouvriers, devraient être grevés d'un double impôt tandis que les fonds placés sous forme d'obligations, hypothèques et ainsi de suite n'acquitteront cette taxe qu'une seule fois.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2.

M. BOYS: Je ne sais si j'ai bien compris l'effet de cette disposition ou non. Dans l'affirmative, m'est avis qu'elle donnera lieu à une contradiction assez sérieuse. Je tâcherai d'exposer la situation aussi clairement que je puis le faire, en prenant le cas d'un homme marié touchant un revenu de $2,900. Si je saisi bien le sens de la loi, il est exempté de l'impôt sur le revenu. Supposons d'autre part que sa femme jouisse d'un revenu de $1,200; elle est également exonérée de l'impôt. Cependant, les deux revenus combinés forment la somme de $4,300 sur laquelle il n'y a pas un seul sou de taxe à acquitter. Par contre, prenons le cas d'un autre homme marié jouissant d'un revenu annuel de $1,600 et dont la femme possède également un revenu de $1,600; les deux conjoints bénéficieront chacun d'une exemption de $1,500, soit un total de $3,000; cependant, les revenus combinés des deux époux forment une somme globale de $3,200 et ils seront tenus d'acquitter l'impôt sur $200 tandis que les premiers avec un revenu combiné de $4,300 y échapperont complètement.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami a parfaitement raison. La loi fonctionnera de cette manière-là; cependant, je poserai la question suivante: pour quelle raison un mari et sa femme, qui jouissent chacun d'un revenu annuel de $1,600, ne seraient-ils pas tenus d'acquitter l'impôt lorsque l'homme, marié sous le régime de la communauté et ayant le même revenu de $3,200, est obligé de le faire?

M. BOYS: Je me contente d'indiquer les inconséquences qu'il serait facile de corriger en employant la langue anglaise. Je suis d'avis que le ministre devrait préparer sa loi de manière à ce que ces préférences indues n'existent pas.

L'hon. M. BOIVIN: Si l'honorable député veut m'indiquer un moyen de corriger cette inconséquence je lui assure que je serai trop heureux de modifier le bill.

M. BOYS: Je m'incline devant les connaissances supérieures du ministre et je devrais même dire son habileté supérieure à rédiger un projet de loi. Homme éclairé comme il l'est, il suffit de lui indiquer la contradiction et, avec l'aide de ses experts il peut facilement y apporter remède. Je n'ai pas le moindre doute que je pourrais, en une demi-heure, rédiger un article qui ferait disparaître ce qui est certes un passe-droit. Je croyais avoir mal lu la loi, car je ne voyais rien qui pût expliquer comment, dans un cas, le mari et la femme ayant un revenu de $4,300 sont exemptés de la taxe, alors que, dans l'autre cas, le mari et la femme ayant $3,200 de revenus sont taxés de $200.

L'hon. M. BOIVIN: Le mode d'imposition absolument juste et équitable, dans le cas des personnes mariées, serait de réunir les deux revenus et de les traiter comme un seul. Si mon honorable ami veut appuyer ce système et qu'il soit aussi appuyé par les membres de l'opposition, je suis prêt à rédiger la loi en conséquence.

M. BOYS: Le ministre est beaucoup trop consentant à passer ses responsabilités au groupe qui devrait gouverner le pays, afin d'y échapper lui-même.

M. BROWN: J'ai moi-même présenté cette proposition, il y a deux ans, mais je n'ai pas eu un des députés de la gauche pour l'appuyer, et je dois avouer n'avoir pas trouvé grand appui à droite de la Chambre. Je n'ai pas pu faire reconnaître le principe que, pour les fins de l'impôt, les revenus de la femme et du mari devaient être réunis. Je suis heureux de voir que le Gouvernement a fait un pas en reconnaissant ce principe, bien qu'il n'ait pas été aussi loin que je l'aurais désiré.

M. KAISER: Au début de la session j'ai entendu l'honorable député (M. Brown) présenter cette idée et je dois avouer n'avoir jamais entendu soumettre une proposition au sujet d'impôts plus ridicule. Elle indiquait une ignorance absolue de la position des personnes ayant des revenus imposables. Il me semble injuste que le Gouvernement tente de punir des gens qui veulent agir droitement et correctement. Etudions un ou deux cas imaginaires. Voici un homme ayant un revenu de $2,500; il est marié; si sa femme n'a pas de revenus, il n'a pas d'impôt à payer. Ou encore, une femme a en propre un revenu de $2,500 et elle se marie. Si son mari n'a pas de revenus, il n'y a pas d'impôt à payer. Dans chacun de ces deux cas, l'Etat ne retire rien du tout en impôts. Or, un homme ayant un petit revenu épouse une femme qui se trouve avoir un peu d'argent de son propre chef et on leur impose à tous les deux une amende. Mon honorable ami desirerait voir la femme payer un impôt sur son revenu bien que, comme cela arrive neuf fois sur dix, cet argent soit un patrimoine. Ce revenu devrait aller à ses enfants plutôt que d'être taxé par l'Etat. Tout homme bien élevé désire entretenir sa femme et ses enfants sur ses propres revenus et l'héritage que la femme a reçu ne doit pas être regardé comme source de revenu imposable. Il me semble qu'on devrait mettre cet article complètement de côté.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'effet de cet article est de tempérer le vent pour la brebis tondue et, dans ce cas, le Gouvernement est la brebis tondue. Il serait peut-être plus exact de dire le loup, mais passons. Le Gouvernement prétend avoir accompli de grandes réductions d'impôts, mais la réalité c'est que l'effet de toute cette loi est de tempérer les réductions. Dans le cas de gens mariés et assez heureux pour avoir des revenus séparés, les réductions ne seront pas du tout ce qu'elles semblent être. Le bouillant ministre des Douanes hoche la tête. Alors, allons aux faits.

M. CAHILL: Très bien, très bien.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable collègue dit "très bien". Mon honorable collègue devrait nous donner des preuves, mais jamais nous n'en tirons de lui. Cependant, son "très bien" est bien préférable à ses vitupérations enragées, dépourvues de faits et de sens, comme il nous en donnait jadis. Prenons le cas de deux époux ayant un revenu combiné de $5,000. Si l'exemption avait été maintenue comme auparavant, chacun des deux conjoints aurait été taxé de $70, alors qu'avec le changement proposé, ils devront payer $90. Est-ce exact?

L'hon. M. BOIVIN: Je le crois.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Toute l'idée est de recevoir plus d'argent en faisant d'apparentes réductions. Le ministre peut-il nous dire combien de gens seront atteints par cette modification? Quel supplément d'impôts cette nouvelle proposition apportera-t-elle?

L'hon. M. BOIVIN: Pour prouver que le but principal n'était pas de se procurer un peu plus de revenu, je dirai que nous n'avons jamais pris la peine d'évaluer le nombre de personnes mariées jouissant d'un dégrèvement de $2,000 chacune, c'est-à-dire des personnes mariées faisant une déclaration de revenu distincte. Je vais dire au comité ce que nous avions en vue: il y a beaucoup de gens mariés qui n'ont pas le droit de faire des déclarations séparées, parce qu'ils sont mariés sous le régime de la communauté de biens. Nous avons jugé qu'il était absolument injuste de les obliger à ne faire qu'une seule déclaration et à ne jouir que d'un seul dégrèvement de $3,000, tandis que d'autres, plus à l'aise, faisaient deux déclarations et jouissaient d'un dégrèvement total de $6,000. Nous avons considéré qu'il convenait d'accorder le même dégrèvement à tous les ménages. S'il y a des députés qui pensent qu'on doit accorder aux uns un dégrèvement de $6,000 et aux autres $3,000 seulement, je suis prêt à entendre leurs arguments.

M. BOYS: C'est absurde.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ai dit,—je pensais que le ministre était d'accord avec moi,—que ce changement aurait pour effet de porter de $70 à $90 l'impôt que le mari et la femme auront chacun à payer, en vertu de la loi, sur un revenu déterminé. Je pensais que le ministre avait répondu dans l'affirmative. C'est tout ce que j'ai dit. J'ai fait remarquer alors que les dégrèvements que le Gouvernement prétend accorder ne s'effectueraient pas entièrement. Ce sont les deux seuls points que j'ai soulevés. Le ministre les conteste-t-il?

L'hon. M. BOIVIN: L'honorable député dit que le Gouvernement s'efforce d'une part de diminuer l'impôt et de l'autre de se procurer un peu plus de revenu en modifiant la loi. C'est de cela que je me formalise.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Se le procure-t-il?

L'hon. M. BOIVIN: Je dis que le Gouvernement n'avait pas cette intention et n'a pas calculé l'augmentation. En tout cas, je ferai remarquer à l'honorable député que la diminution n'est que de $2,000 à $1,500 et non de $3,000 à $1,500, comme il le dit.

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

L'hon. M. BOIVIN: D'après la loi présentée par le Gouvernement dont l'honorable député faisait partie, le mari et la femme profitaient d'un dégrèvement à la base de $2,000. Il est vrai que dans certains cas, ils en profitaient chacun de leur côté. Aujourd'hui, on leur accorde à chacun un dégrèvement de $1,500; de sorte que la réduction est au plus de $500.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable ministre n'a pas saisi ce que j'ai dit et je suis certain qu'il ne s'est pas trompé volontairement. Il avait dit d'abord que j'avais raison. M. Breadner est ici, il peut dire si je fais erreur. Je n'ai pas dit à combien s'élevait la différence; j'ai cité les chiffres demandés par un de nos collègues d'en face. Le ministre a prétendu que le dégrèvement du revenu du mari et de la femme avait été réduit de $500. J'ai répondu qu'en vertu des propositions budgétaires, si l'on n'avait pas effectué le changement,—ce changement dans le chiffre du dégrèvement,—l'impôt à acquitter aurait été de $70 pour chacun, tandis qu'il sera de $90 avec cette modification. C'est bien facile de me dire si j'ai tort. Je pense avoir raison.

L'hon. M. BOIVIN: Si l'honorable député tient compte des dégrèvements et des tarifs prévus dans les nouvelles modifications, il a raison.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est ce que je fais.

L'hon. M. BOIVIN: L'honorable député devrait aller un peu plus loin et calculer ce que le mari, en vertu du régime de la communauté de biens, aurait à verser sur une revenu de $10,000.

M. CAHAN: Monsieur le président, il n'y a pas de doute que dans la province de Québec, où le régime de la communauté de biens s'applique toujours lorsqu'il n'y a pas eu de contrat de mariage fait et enregistré avant la cérémonie, les gens mariés sous ce régime ne se trouvent dans une situation désavantageuse et, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) au début du débat, c'est un grief qu'il convient de redresser. En le faisant, le ministre a, en réalité, imposé une taxe additionnelle aux gens mariés sous le régime de la séparation de biens.

L'hon. M. BOIVIN: C'est là où je veux reprendre l'honorable député. Je n'aime pas à entendre dire continuellement par les honorables députés de l'opposition que nous augmentons l'impôt. Nous ne l'augmentons pas, nous le diminuons. L'exemple cité, il y a un instant, par l'honorable député qui agit en ce moment comme leader du Gouvernement...

L'hon. M. MANION: Vous voulez dire comme leader de ce qui devrait être le parti ministériel.

L'hon. M. BOIVIN: Non, ce n'est pas ce que je voulais dire; j'aurais dû dire: "comme leader de l'opposition."

M. CAHAN: Monsieur le président, je crois avoir la parole.

L'hon. M. BOIVIN: Je ne veux pas interrompre mon honorable ami. Je ne crois pas qu'il veuille être injuste, car de tous les honorables députés que je connais, mon honorable ami est celui qui, règle générale, fasse preuve du plus grand esprit de justice, surtout à l'endroit des députés de la province de Québec.

L'hon. M. MANION: Il le faut bien; c'est là où il recueille ses suffrages.

L'hon. M. BOIVIN: Il se montre plus impartial envers les gens de Québec que mon honorable ami de Fort-William ne le fait en certaines circonstances.

L'hon. M. MANION: Je proteste de toutes mes forces contre cette assertion. Mon honorable ami ne m'a jamais entendu dire quoi que ce soit d'injuste à l'endroit des citoyens de la province de Québec.

M. CAHAN: J'estime avoir le droit d'intervenir. Il se trouve que je représente une circonscription de Québec, et par conséquent, tout ce qui la concerne me touche peut-être de plus près que ce qui a trait à celle de mon honorable ami de Fort-William. Je ne fais aucune insinuation et je ne parle pas par sous-entendus. Je dis simplement qu'un grief existe qu'il faudrait redresser, et qu'en ce faisant, il ne faudrait pas avoir recours à un moyen qui constituerait un autre grief pour ceux qui sont mariés dans la province de Québec et ailleurs sous le régime de la sépa-

ration de biens. Par conséquent, je proposerais d'accorder à ceux qui vivent en communauté de biens, une exemption, disons, de $4,000, laissant à ceux qui sont mariés sous le régime de la séparation de biens le droit de réclamer les exemptions actuelles sans réduction. Ce serait là le moyen d'en arriver à une solution équitable et de redresser ce qui constitue un véritable grief dans la province de Québec.

L'hon. M. BOIVIN: Monsieur le président, j'ai été détourné de l'argument que je voulais tout particulièrement faire valoir. Mon honorable ami a raison jusqu'à un certain point, parce que, il est vrai, nous diminuons l'exemption accordée à la personne mariée sous le régime de la séparation de biens, mais nous n'augmentons pas l'impôt qui frappe cette catégorie. Par suite de la diminution d'impôt qui découle de cette réduction de l'exemption ces gens payent aujourd'hui un impôt moins élevé que ce qu'ils acquittaient auparavant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est bien cela.

L'hon. M. BOIVIN: Dans l'exemple cité par mon honorable ami qui agit en ce moment comme leader de l'opposition,—je ne veux pas faire d'erreur, cette fois-ci...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Donnant donnant; vous n'allez pas trop mal.

L'hon. M. BOIVIN: ...le montant était parfaitement exact quant à l'écart entre les $90 que le contribuable paye avec l'exemption telle qu'elle est maintenant et les $70 qu'il paierait si le chiffre de l'exemption n'avait pas été changé. Mais ce qu'il n'a pas dit et que je tiens à signaler pour les fins de la documentation, c'est que d'après l'ancienne loi comportant l'exemption de $2,000, chacun de ces deux époux aurait payé $126 au lieu des $90 qu'il doit payer aujourd'hui.

M. WOODSWORTH: Le ministre voudrait-il nous dire pour quelle raison il s'oppose à l'adoption de la proposition d'après laquelle les revenus du mari et de l'épouse seraient réunis pour les fins de l'impôt?

L'hon. M. BOIVIN: La principale objection consiste en ce qu'un grand nombre de gens retirés des affaires, qui ont toujours vécu sous le régime de la séparation de biens, régime reconnu dans tous les autres pays du monde, et qui, habitant au Canada à l'heure actuelle, y acquittent l'impôt, s'en iraient assurément vivre dans un pays étranger afin d'échapper au paiement de la différence énorme dans le chiffre de l'impôt qu'il leur faudrait acquitter si leurs deux revenus étaient groupés pour les fins de l'impôt. Etant donné que deux personnes ont toujours eu le droit d'avoir des revenus distincts, et que ce droit leur serait aussi reconnu dans tous les autres pays, nous sommes d'avis que nous aurions tort de faire de ces deux revenus un seul pour les fins de l'impôt au pays. Non seulement aurions-nous tort en principe, mais ce serait de nature à priver le Canada d'une certaine partie de ses revenus au lieu d'y ajouter.

M. BROWN: Si je ne me trompe, on nous a dit il y a deux ans qu'en Angleterre les revenus du mari et de l'épouse ne faisaient qu'un pour les fins de l'impôt.

L'hon. M. BOIVIN: Je n'ai pas examiné la loi anglaise. Je ne saurais dire au juste quel est l'usage en Angleterre, mais lorsqu'il s'agit d'impôt, c'est avec les Etats-Unis qu'il convient d'établir les comparaisons, vu que nous sommes voisins de ce pays.

M. BROWN: Mais, d'un côté, il pourrait s'agir d'une question de justice ou de principe, et d'autre part...

L'hon. M. BOIVIN: J'ai déjà dit que je ne trouvais rien à redire au principe qui consistait à exiger de tous les couples mariés le même chiffre d'impôts sur leur revenu commun. Cela pourrait être juste, mais le pays n'y gagnerait pas. Je pense que notre législation devrait plutôt se modeler sur celle du pays voisin.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre dira-t-il la même chose quand viendra le temps de discuter la question de taxer les dividendes?

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors, vous allez changer votre loi?

L'hon. M. BOIVIN: Pas du tout.

(L'article est adopté.)

L'article 3 est adopté.

Sur l'article 4.

M. CAHAN: J'aurais quelque chose à dire au sujet de la première partie de l'article 4. Puisque les nouvelles dispositions doivent s'appliquer aux revenus déclarés le 31 décembre 1925, aucun contribuable ne devrait être tenu de payer plus que la taxe qu'il aurait versé si cette nouvelle mesure n'était pas venue en vigueur. Plusieurs citoyens vont payer une plus forte contribution, aux nouveaux taux, que celle que leur réclamait la loi applicable jusqu'au 15 avril 1926, date du dépôt de ce projet de résolution. Un certain nombre d'individus ont réglé leur budget, revenus et dépenses, en se fondant sur les dispositions de la loi telle qu'elle existait. Je ne suis pas

favorable à l'établissement d'une loi nouvelle avec effet rétroactif qui augmenterait et même doublerait en certains cas la cotisation de citoyens par rapport à celle qu'ils auraient versée en exécution de la loi applicable jusqu'au 31 décembre 1925. Si le projet du Gouvernement avait été d'application uniforme et avait diminué la contribution de tous les citoyens qui payaient cet impôt en 1925, il pourrait être approuvé par la Chambre. Mais, tel qu'il est, le projet est mauvais et va causer un préjudice à plusieurs; il ne devrait pas être adopté tel qu'il existe en ce moment.

M. CLARK: J'approuve entièrement l'observation de l'honorable membre. Je soutiens que le Parlement n'a pas le pouvoir d'édicter une taxe sur les dividendes de 1925. L'article 4 de la loi créant un impôt de guerre sur le revenu dispose:

Il sera imposé, prélevé et perçu sur le revenu constitué durant l'année précédente par toute personne ayant sa résidence ordinaire ou conduisant une affaire en Canada les taxes suivantes...

La taxe en discussion frappe le revenu, c'est-à-dire les biens des citoyens; ce n'est pas une contribution personnelle. Or tout impôt sur la propriété ne peut être rétroactif. Pourrait-on taxer les dividendes distribués en 1890, par exemple? Ce ne serait pas plus déraisonnable que de frapper les dividendes de 1925. Ces dividendes ont été reçus en 1925 et employés; ils n'existent donc plus. Comment peut-on prélever une cotisation sur une chose qui n'existe pas? Ah! si l'on taxait les personnes, ce serait différent, mais puisque le Gouvernement prétend frapper des biens qui n'existent plus, il dépasse ses pouvoirs.

M. CHURCH: Je veux signaler à la Chambre le cas de soi-disant Canadiens qui vont vivre en Angleterre pour échapper au paiement des impôts. J'en connais un de Toronto qui est parti pour l'Angleterre; je donnerai son nom au ministre en particulier. Il possède un revenu de $1,000,000, mais il ne paie pas de contribution à la ville de Toronto; il ne paie pas l'impôt du revenu et il ne paie aucune taxe à l'Angleterre. Lui et ses pareils échappent au percepteur de l'impôt en Canada et dans la métropole également. Je voudrais que l'article 4 énonce que tout Canadien sera présumé être un contribuable résidant du Canada, jusqu'à preuve du contraire. C'est à lui de faire la preuve.

L'ouvrier canadien est taxé sur sa propriété et sur son revenu, et le fisc lui réclame sa taxe même en temps de chômage. On nous a accusés, à gauche, de protéger les gros capitalistes. Je crois que c'est le premier ministre qui a dit la même chose dans son discours de Massey Hall; il a répété le propos ailleurs plus d'une fois au cours de la période électorale. Je suis certain que tous les amis des gros capitalistes ne demanderont pas la modification de cet article de manière à atteindre les millionnaires canadiens qui échappent actuellement au fisc anglais et au fisc du Canada.

Je vois à sa place l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges. Il a fait, dans une précédente séance, une observation visant l'Hydroélectrique de l'Ontario au sujet des taxes payées par les compagnies par actions. Il aime particulièrement à se faire ici le champion des sociétés commerciales et des capitalistes, mais n'a-t-il rien à dire en faveur des ouvriers de la ville de Montréal qui sont atteints par l'impôt sur le revenu? Il a dit à la Chambre l'autre jour qu'il n'approuvait pas que l'entreprise hydroélectrique en Ontario fut exemptée des impôts. Sait-il qu'elle paye de très lourds impôts? L'honorable député de Mont-Royal et l'honorable député de York-Sud qui se sont assis ensemble sur les bancs de la même école à Hamilton, siègent ensemble dans cette Chambre des communes aujourd'hui, l'un partisan de l'exploitation par l'Etat, l'autre favorable à l'entreprise privée, et je puis dire à l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges qu'il parlait sans savoir quand il a affirmé que l'entreprise hydroélectrique d'Ontario ne paye pas de taxes. Elle paye des taxes municipales de divers genres. Elle a versé des milliers de dollars en taxes à la cité de Toronto et quatre ou cinq millions de dollars en droits de douane et taxes au trésor du pays pour ses travaux de Chippawa. L'entreprise hydroélectrique d'Ontario paye des taxes aujourd'hui tout comme font les compagnies privées qui exploitent la force motrice dans la cité de Montréal. Elle ne paye pas de dividendes: elle n'exige des bénéfices qu'une part suffisante pour solder ses dépenses. Nous sommes censés être le parti conservateur dans cette Chambre et j'ai été peiné d'entendre un honorable monsieur de ce côté, l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges, parler comme il l'a fait l'autre jour au sujet de l'entreprise hydroélectrique d'Ontario, qu'il ne comprend pas. Il ne savait pas ce qu'il disait quand il a affirmé que l'hydroélectrique d'Ontario ne paye pas de taxes. Il n'a jamais lu les statuts; car alors il n'eut jamais fait cette assertion.

A mon sens, monsieur le président, il est grand temps que le ministre des Finances et le ministre des Douanes élaborent un moyen d'alléger le très lourd fardeau d'impôts qui pèse sur la classe ouvrière. Autrefois le Gouvernement avait un bureau à Toronto, dans l'ancien bureau de poste, rue Lombard, où l'homme à revenus modestes venait payer cette taxe, souvent non pas par chèque mais

en espèces. Malheureusement, grâce au régime économique du gouvernement actuel, un grand nombre d'ouvriers n'ont pas de compte de banque aujourd'hui et ne peuvent pas payer par chèque. Ensuite le Gouvernement a déplacé le bureau de perception à la rue Wellington, avec toute une installation nouvelle; là les ouvriers doivent faire queue pour payer leurs cinq et dix dollars de taxes. Après avoir dépensé tout cet argent là-bas, le Gouvernement n'a pas même utilisé les bureaux de la rue Wellington mais les a rétablis subitement dans le bureau postal de la rue Lombard. Tous ces fonds ont été gaspillés.

Le fisc perçoit 56 millions de dollars de cet impôt et sur ce montant 24 ou 25 millions sont tirés de la province d'Ontario qui paye 47 p. 100 de toutes les taxes du pays.

Mon honorable ami de Lisgar parle de maintenir l'impôt sur le revenu. Je voudrais savoir combien d'impôt il paye sur le revenu, ou les autres cultivateurs du Canada,—rien du tout ou peu de chose. Je ne vois pas mes amis les députés travaillistes de Winnipeg quand la Chambre discute des questions pratiques pour l'avancement des intérêts des ouvriers; mais ils sont toujours ici quand il s'agit de quelque discussion d'un intérêt purement théorique, de même que le prétendu député indépendant de Labelle. Quelles sont leurs opinions touchant les lourdes taxes que paye aujourd'hui la classe ouvrière? Soyons justes et équitables envers tout le monde dans nos lois fiscales; soyons justes et équitables dans l'application de cette loi. Nous permettons aux millionnaires d'aller vivre en Angleterre et de se soustraire à l'impôt du Canada comme de la Grande-Bretagne. Ils me rappellent sir Henry Thornton; et Salomon dans toute sa gloire n'a jamais été son égal. Ces millionnaires s'en vont vivre en Angleterre et ne payent pas les taxes qu'ils doivent au Canada et ne payent pas l'impôt anglais non plus. En vertu de la résolution Nickel, nous ne pouvons pas leur donner de titres honorifiques dans ce pays; donc ils s'en vont en Angleterre pour se soustraire à l'impôt canadien et, je le répète, ils ne payent pas l'impôt anglais non plus; en outre, ils décrochent un titre; mais les ouvriers canadiens doivent continuer à payer les impôts. Mais un jour vient pour le peuple de notre pays et plus tôt notre honorable conseil de stratégie se réveillera ici et fera quelque chose de pratique à l'avantage de la classe ouvrière, le mieux ce sera. Qui fait partie de ce conseil de stratégie? Je voudrais savoir quelles taxes payent ses membres en comparaison des taxes payées dans la cité d'où je viens. Cela est injuste. Ce domaine de l'impôt sur le revenu a été envahi par le ministre des Finances, en 1917...

L'hon. M. ROBB: Le ministre des Finances d'alors demeurait à Toronto.

M. CHURCH: Le haut commissaire aussi. Depuis la confédération jusqu'en 1917, l'impôt sur le revenu était réservé exclusivement aux municipalités. Cette année-là, le gouvernement fédéral a envahi ce domaine et comme mesure de guerre a inauguré un impôt fédéral sur le revenu. Cette double taxe est injuste envers la classe ouvrière. Je prie instamment le ministre des Finances de modifier cet article de manière à empêcher les Canadiens très riches d'aller vivre en Angleterre et d'éviter la taxe alors que le commun du public doit payer un impôt double sur le revenu.

M. CAHAN: Je désire faire une seule remarque en réponse à mon honorable ami, si l'on veut bien me le permettre. S'il demeurait dans la province de Québec et était aussi prompt à promouvoir les intérêts des ouvriers de cette province qu'il n'est lorsqu'il s'agit de ceux d'Ontario, il n'appuierait certainement pas une mesure ou une loi en vertu de laquelle les villes industrielles grandes ou petites de la province de Québec, par l'entremise de ceux qui s'éclairent à l'électricité, contribuent des centaines de mille dollars au trésor fédéral à cause des impôts sur le revenu que payent ces corporations, impôts que les villes ou villages de la province d'Ontario n'ont pas à payer et dont sont exempts tous les ouvriers, hommes ou femmes, de cette province. Il y a là une injustice. Elle ne peut subsister toujours. Le gouvernement actuel n'est pas responsable de cette injustice. D'autres gouvernements en sont responsables, mais c'est une injustice qui irrite toute la province de Québec et à laquelle il faudra remédier tôt ou tard, au moyen d'un amendement à la loi. Mon honorable ami me dit que je ne suis pas au courant des conditions qui existent dans Ontario. J'avoue qu'il en est ainsi sous maints rapports. Je ne prétends pas connaître les détails de leur impôt municipal, mais je sais que la commission hydroélectrique d'Ontario, qui s'occupe dans cette province des travaux laissés à l'initiative des compagnies d'utilités publiques dans Québec, ne paye pas un seul sou d'impôt sur le revenu au trésor fédéral, tandis que nos compagnies de services d'utilité publique dans Québec payent, dans un cas, $700,000 par année, et des sommes moindres dans les autres cas. Il y a donc injustice, et chaque fois que la question de l'im-

pôt sur le revenu viendra sur le tapis, sous un régime ou sous l'autre, je ferai ressortir l'injustice qui existe réellement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Avant six heures, je désire appeler l'attention du ministre sur ce qui a été dit relativement aux dividendes déjà distribués. Je reconnais que l'individu n'en souffrira pas plus que de l'augmentation de l'impôt sur toute autre partie de son revenu, il n'en souffrira aucunement; il n'existe aucune différence, dans un cas comme dans l'autre. Mais mon honorable ami sait que nous avons des compagnies,—et je ne vise là aucunement la compagnie personnelle; j'approuve tout ce que mon honorable ami a dit à ce sujet; je veux parler des compagnies détentrices de bonne foi,—qui ont déjà distribué leurs dividendes en se fondant sur l'ancien impôt. Relativement à ces dividendes déjà distribués, laissez-moi donner un exemple: la compagnie A distribue ses dividendes. Dans ce cas, il n'y a rien à dire, car l'impôt est réduit de 10½ à 9 p. 100; elle n'est pas affectée. Mais ce dividende est payé à la compagnie détentrice B et cette dernière distribue toute la somme reçue à ses actionnaires. C'est un cas qu'il faudrait prévoir. Ce que l'honorable représentant de Saint-Laurent-Saint-Georges a dit est absolument juste sous ce rapport et je demanderais à mon honorable ami d'y songer pendant la suspension de la séance.

L'hon. M. BOIVIN: Je suis prêt à répondre immédiatement à mon honorable ami sur ce point. Le bill contient une clause que ne mentionnait pas le projet de résolution, ce n'était pas nécessaire, car il s'agit d'une réduction et non d'une augmentation, mon honorable ami le comprendra. En vertu de cette clause, il n'y aura ni triple ni quadruple impôt sur les dividendes. Tous les dividendes paieront ce 9 p. 100 et ne le paieront qu'une seule fois; tous les dividendes transférés de la compagnie originale à la compagnie détentrice, et de cette dernière à une seconde compagnie détentrice, peut-être, pour aller ensuite aux actionnaires, ne seront pas de nouveau sujets à l'impôt.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'actionnaire de la compagnie originale seul.

L'hon. M. BOIVIN: Un seul dividende. Je désire remercier l'honorable représentant de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) pour les arguments très forts qu'il vient d'exposer en faveur de notre décision de frapper les dividendes du même impôt que les autres revenus. Il a justement démontré que les compagnies d'éclairage, de chauffage et d'énergie de la province de Québec sont forcées d'exiger des taux plus élevés que la commission hydro-électrique d'Ontario pour la bonne raison que le consommateur est tenu de payer l'impôt que touche le gouvernement fédéral. Il appuie l'idée du Gouvernement qui veut que tous les revenus égaux payent un impôt égal et que les impôts que payent les corporations soient considérés par ces dernières comme une dépense générale que doit payer le consommateur et non l'actionnaire.

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

Reprise de la séance

M. CAHAN: Je désire demander l'indulgence du comité afin de faire quelques remarques sur les commentaires de l'honorable ministre de la Douane et de l'Accise relativement à mon attitude. Je conçois qu'il existe une grande différence entre une compagnie d'utilité publique dont les prix sont déterminés par une commission officielle nommée dans ce but et une entreprise commerciale ordinaire. Prenons par exemple la compagnie des tramways de Montréal. Ses prix sont revisés par une commission officielle, laquelle, en fixant ces prix, doit nécessairement tenir compte du fait qu'une partie des recettes de la compagnie sont versées dans le trésor fédéral par suite de l'impôt sur le revenu. On détermine donc les prix de façon à assurer un certain dividende sur les actions ou le capital placé dans l'entreprise, le service des intérêts sur les obligations et aussi le montant approximatif que l'Etat perçoit de la compagnie sous forme d'impôt sur le revenu. Cette compagnie perçoit donc de ses clients une somme suffisante pour lui permettre d'acquitter l'impôt sur le revenu; une compagnie d'éclairage et d'énergie motrice agit de la même façon. Telle est la distinction à établir entre une compagnie d'utilité publique semblable à celles qui existent dans la province de Québec et une commission d'utilité publique telle que la commission hydroélectrique de l'Ontario. Cette dernière n'a pas à augmenter de cette façon le prix de l'éclairage ou de la force motrice comme doivent le faire les compagnies de services publics de la province de Québec, simplement parce que ce sont des entreprises privées. On commet une grande injustice envers les habitants de Québec qui se servent de l'éclairage et de l'énergie électriques parce qu'on les force à verser un prix plus élevé afin de permettre aux compagnies en question d'acquitter l'impôt sur le revenu.

M. CHAPLIN (Lincoln): Les journaux de Montréal prétendent que le prix de la lumière et de l'énergie électriques est moins élevé dans cette ville qu'en Ontario. Comment l'honorable député peut-il expliquer cela?

M. CAHAN: Cela se peut. L'expérience m'a appris qu'une entreprise privée d'utilité publique est exploitée et administrée beaucoup plus économiquement qu'une entreprise d'Etat, ce qui permet à la première, dans plusieurs cas, d'exiger un prix moins élevé que la dernière. Mais je dis, en réponse au ministre des Douanes, qu'une entreprise d'Etat est dans une position tout à fait différente de celle d'une entreprise privée. A propos des paroles que j'ai prononcées au sujet des entreprises d'Etat, le ministre des Douanes m'a rétorqué que j'avais admis, par ces paroles, qu'une entreprise commerciale ordinaire perçoit de ses clients la somme nécessaire pour acquitter l'impôt et que ses actionnaires ne touchent rien sur cette somme. L'entreprise privée doit soutenir la concurrence avec le monde entier; elle est fondée sur le principe de l'association; sa responsabilité est limitée. Une entreprise privée est simplement l'association des actionnaires qui possèdent, il est vrai, certains droits en tant que société et une certaine responsabilité limitée; mais ces actionnaires ont droit à une part des profits de la compagnie, proportionnée au montant d'actions que chacun possède. L'entreprise et les profits leur appartiennent. Ils ne peuvent demander à une commission officielle de leur accorder le monopole des débouchés et de leur permettre, parce qu'ils possèdent le monopole, d'imposer des prix supérieurs aux prix courants. Ils sont donc dans une situation tout à fait différente. Si on impose une taxe de 9 p. 100 sur les profits de la compagnie, on prend le montant de cette taxe, ou presque l'équivalent de cette somme, dans la caisse de chaque actionnaire. Si, pour le reste des profits, on fait acquitter à chaque actionnaire un impôt sur le revenu, on impose une taxe double à ces actionnaires.

Au Canada, comme dans chaque pays où existe l'impôt sur le revenu, on reconnaît clairement qu'il faut éviter la duplication des impôts. On doit l'éviter plus particulièrement au Canada, parce qu'il faut que des capitaux soient placés dans des entreprises privées de cette sorte afin d'assurer la prospérité du commerce et de l'industrie du pays. Si l'on impose des doubles taxes aux compagnies canadiennes, on encourage le placement des capitaux canadiens dans les entreprises de pays étrangers et l'on crée des obstacles au placement de capitaux étrangers dans les entreprises commerciales et industrielles de notre pays. Point n'est besoin de développer ce point; je présente ces avis au Gouvernement parce que ce fait a une répercussion sur notre prospérité commerciale et industrielle et l'on devrait par conséquent l'examiner avec soin avant de dédoubler les impôts, comme on se le propose par les résolutions en délibération.

M. CHURCH: Je prétends avoir le même droit que l'honorable représentant de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) de discuter cette question, c'est-à-dire celle des taxes imposées aux compagnies à fonds social et aux entreprises dont parle mon honorable collègue. J'assure l'honorable député que la commission hydroélectrique acquitte des impôts. Cette entreprise n'a pas à verser de dividendes; les profits sont remis au consommateur sous forme de réduction des prix.

Plus l'honorable député parle de l'hydroélectrique, moins il connaît de quoi il parle; et moins il connaît, plus il parle. L'hydroélectrique d'Ontario paye des taxes dont l'existence se manifeste indirectement et directement dans les tarifs qu'elle accorde. L'honorable député fait mention des $700,000 versés au Trésor par les compagnie de Québec en vertu de la clause 4 de cette résolution. Combien ces compagnies prélèvent-elles sur le consommateur en dividendes, alors que le consommateur d'Ontario ne paye que le prix coûtant? L'hydroélectrique ne verse pas de dividendes. En quinze années elle a économisé 32 millions à la population de Toronto, somme qui aurait été partagée en dividendes sous la régie privée, dont l'honorable député se fait le si ardent protagoniste dans cette Chambre. C'est la population elle-même qui a voulu avoir l'éclairage et l'énergie à bon marché, au prix coûtant. Elle s'est taxée jusqu'à prélever 262 millions de dollars pour libérer la province d'Ontario et lui donner la haute main sur les forces hydrauliques, qui pour toujours sont la propriété de la population. C'est son patrimoine et non celui d'un petit nombre. Tout l'argent dépensé rapporte des bénéfices; il acquitte les intérêts et les frais obligatoires, et ce qui reste sert à diminuer le coût de l'éclairage. Le tarif pour l'éclairage tant domestique que commercial a été réduit de moitié ou des deux tiers. L'hydroélectrique acquitte certaines taxes municipales, donne un meilleur service au prix coûtant, assure le bienfait de l'éclairage et de l'énergie à bon marché, améliore le transport jusqu'à la porte de l'ouvrier et de l'agriculteur et facilite leurs relations. Les tarifs de l'hydro sont les plus bas au monde

et moins élevés que ceux de Québec. Les entreprises de régie publique acquittent des taxes aussi bien que les compagnies privées. Les forces hydrauliques de la province devraient être sous la régie de la province pour la postérité et n'être pas livrées à un groupe d'Américains devenus multimillonnaires et dont l'honorable député semble avoir bien à cœur les intérêts.

Ce que l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges a dit du mouvement en faveur de l'hydroélectrique en Ontario me reporte au temps où, en Nouvelle-Ecosse, sous l'administration de M. Fielding et des autres premiers ministres, et quelques messieurs députés dans cette Chambre, les forces hydrauliques et les autres richesses de la province étaient distribuées en cadeaux tout comme le bonhomme Noël fait au temps de Noël. Les pêcheries, les terres à bois et les autres richesses étaient concédées avec prodigalité en cette province, au temps où l'honorable député faisait partie de la législature. Selon moi, il devrait faire montre de plus d'équité en discutant cette question quant à ses résultats en Ontario. L'honorable député se fait dans cette enceinte le défenseur de l'intérêt privé, mais il n'est pas si empressé à défendre le principe de la régie publique et de la conservation du domaine public pour la population. A la vérité, l'habitude invariable du député de Saint-Laurent-Saint-Georges,—fût-il libéral ou conservateur,—a été de dénoncer de toute façon la régie publique et l'hydroélectrique d'Ontario n'a pas été épargnée. Je ferai savoir à mon honorable collègue que l'Ontario verse des montants considérables en impôts d'une façon ou d'une autre. Comme le sait l'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton),—car il a été un habile directeur de l'hydroélectrique,—cette dernière verse de quatre à cinq millons de dollars en impôts pour l'outillage qu'elle fait venir des Etats-Unis pour Chippawa, tandis que sous bien des rapports les compagnies privées ont été épargnées.

Il y a un mois, l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges a pris à partie l'hydroélectrique d'Ontario et déclaré qu'elle n'acquittait aucun impôt; il a dit cela sans être le moindrement renseigné sur ce point. Il n'a nullement pris connaissance de la loi constituant l'hydroélectrique ou les lois municpales, et cependant cela ne l'empêche pas de soutenir que l'hydroélectrique n'avait aucun impôt à payer. Je crains fort que cette politique ne trouve pas beaucoup d'adeptes d'un côté ou de l'autre de cette Chambre. L'honorable député semble penser qu'il faut attribuer à la régie publique tout ce qu'il y a de défectueux sur le réseau national, quand en réalité c'est à la régie privée qu'il faut s'en prendre entièrement, et c'est la même prétention qu'il énonce au sujet de l'entreprise de l'hydroélectrique. Heureusement cette entreprise n'a aucun caractère politique. Il n'en est pas de cette entreprise comme des chemins de fer nationaux. La régie publique n'est aucunement responsable de ce qui est défectueux sur le réseau du Grand-Tronc. C'est une entreprise privée qui a construit le Grand-Tronc-Pacifique, le Nord-Canadien et tous les autres chemins et elle n'a pas réussi; il est donc tout à fait hors de raison de s'en prendre à la régie publique pour l'état de choses que le National-Canadien est forcé de subir à cause de ces chemins de fer. Je n'ignore pas que nombre de députés voudraient anéantir le réseau national s'ils le pouvaient. Il parle des tarifs et établit des comparaisons.

M. le PRESIDENT: Je dois prier l'honorable député de s'en tenir plus étroitement à la question en délibération.

M. CHURCH: C'est ce que je ferai. J'ai beaucoup de considération pour vous, monsieur le président, et j'obtempère à votre décision, seulement je ne vois pas pourquoi on permettrait à l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges d'établir des comparaisons de ce genre en discutant cette question, tandis que je n'aurais pas le droit de citer l'exemple, comme je le fais, des chemins de fer nationaux. L'entreprise hydroélectrique dans l'Ontario a assuré à la population de cette provinnce l'éclairage et la force motrice à meilleur marché. Nous constatons que le tarif, pour fins de commerce, à Hamilton, est le tiers de celui de Rochester et de Buffalo. Qui touche les dividendes? Les classes ouvrières, en obtenant l'électricité au prix coûtant. A l'inauguration de cette exploitation dans la province, les lampes au pétrole étaient partout en usage; aujourd'hui, tous les ouvriers peuvent jouir de la lumière électrique. Quand mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges attaque l'entreprise hydroélectrique, je puis lui poser cette question: combien de capital dilué possède cette compagnie comme c'est le cas, nous le savons, de compagnies d'intérêt privé pour l'avantage desquelles des collègues manifestent tant de sollicitude? Je suis un tenant de la régie publique et je préviens en ce moment l'honorable député que, chaque fois qu'il se lèvera pour attaquer le service hydroélectrique de l'Ontario, je ferai un discours pour défendre ce service. Soit dit en passant, le parti conservateur doit beaucoup à l'entreprise hydroélectrique de l'Ontario, car 85 p. 100 des représentants con

servateurs à la dernière législature, venaient de l'Ontario. La population de cette province, tout acquise à la compagnie hydro-électrique, compte que ses députés élus protégeront ses intérêts.

M. CAHAN: Comme question de privilège, monsieur le président...

M. CHURCH: Je n'ai pas fini.

M. CAHAN: Monsieur le président, je soulève une question de privilège, simplement pour dire que l'honorable député, nous le savons tous...

M. CHURCH: Ce n'est pas là une question de privilège.

M. CAHAN: ...a l'oreille un peu dure. Conséquemment, il n'a pas saisi mon commentaire ou l'a mal compris, car je n'ai pas attaqué le moindrement la commission hydro-électrique de l'Ontario. La population de l'Ontario est parfaitement libre de se donner la forme de régie publique qui lui plaît.

M. CHURCH: Monsieur le président, je demande l'application du règlement.

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. CAHAN: J'espère donc que demain, lorsque l'honorable député sera quelque peu plus calme, il lira mes paroles et conclura qu'il me doit des excuses publiques pour les critiques qu'il m'a adressées. Relativement à la Nouvelle-Ecosse, les remarques de l'honorable député décèlent une très grave ignorance de la situation qui y règne. Cette province exploite aujourd'hui la force hydraulique en régie publique et ses commentaires ne s'appliquent pas du tout à elle.

M. CHURCH: Il n'y a pas là d'appel au règlement; c'est un petit plaidoyer en faveur du régime des compagnies particulières. L'honorable député viole lui-même le règlement. Je tiens à lui dire que, lorsqu'il n'y aura pas de représentants d'Ontario à la Chambre, il pourra emporter le morceau. J'ai lu ses commentaires dans les Débats il y a un mois...

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. CHURCH: Monsieur le président, je vais me conformer aux règlements de la Chambre et discuter le projet de résolution. Il est dit dans l'alinéa final de ce projet de résolution:

> Les taux indiqués dans le présent alinéa ne s'appliqueront pas aux corporations ou aux compagnies à fonds social.

La discussion en comité devrait se rapporter à la question en délibération, mais l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges bat la campagne et viole le règlement presque chaque fois qu'il prend la parole en ces occasions. Je tiens à protester contre cela. Selon moi, nous devrions discuter ces questions en nous conformant au règlement de la Chambre, que nous soyons sur les banquettes conservatrices ou sur les autres. Je siège dans cette enceinte depuis cinq ans, comme humble représentant de l'Ontario, et j'affirme que l'entreprise hydroélectrique de ma province possède très peu d'amis à la Chambre. Quand l'honorable député sera lui-même plus calme, il pourra laisser tranquille la régie publique et la commission hydroélectrique.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. CHURCH: Je me conforme au règlement autant que l'honorable député. On critique la vieille province de l'Ontario qui paye plus de taxes que toute autre province. L'Ontario en paye directement 46 p. 100, et nous voulons qu'on nous traite avec équité. Je suis disposé à discuter cette question avec l'honorable député ici ou à l'extérieur, quand il voudra. S'il vient dans l'Ontario, il apprendra quelque chose sur la province, en particulier s'il vient à Toronto et dans la région de Niagara. S'il connaissait l'œuvre accomplie par le service hydroélectrique, pour le bien de la population de la province, il l'admirerait.

M. le PRESIDENT: A l'ordre.

M. CHURCH: Et alors il apprécierait mieux les initiateurs de ce mouvement, son rôle et ses effets, de même que sa contribution aux impôts, en quoi il aide à payer ses taxes et celles de la population de Québec et du Canada.

L'hon. M. STEVENS: A propos de cette résolution, je me permettrai de critiquer brièvement ce que je regarde comme un manquement du Gouvernement au principe longtemps considéré juste en matière d'impôt à savoir qu'une même source de revenu ne doit pas être l'objet d'une double taxe. Je reconnais que la perception de l'impôt du revenu porte à en retirer le maximum possible, et c'est même un désir louable de la part des agents du fisc, mais je prétends quand même qu'il n'est ni juste ni raisonnable en principe de taxer les dividendes d'une compagnie dont les profits ont déjà été taxés. Je demande donc au ministre de modifier la résolution de manière à prévenir le double impôt.

Voici une dépêche, en date du 23 avril dernier, adressée au ministre des Finances, et au nom de ceux qui l'ont autorisée, je désire dire au ministre chargé de la présente résolution

de ne point considérer cette dépêche comme non avenue parce qu'elle ne lui a pas été destinée à lui directement. L'on s'est adressé au ministre des Finances probablement parce que l'on croyait qu'il serait le parrain de cette mesure devant la Chambre. Voici le texte de la dépêche:

A une réunion du comité des citoyens représentant le conseil municipal, la chambre de commerce, l'association des manufacturiers, section de la Colombie-Anglaise, l'association des détaillants du Canada, succursale de la Colombie-Anglaise et l'union des propriétaires de Vancouver, tenue ce jour, j'ai reçu instruction de protester le plus énergiquement possible contre cette proposition de votre budget du 15 courant, taxant les dividendes à la fois sous forme de profits des compagnies et de partage aux actionnaires. Ce dispositif assez désavantageux pour décourager partout en Canada les placements dans de nouvelles entreprises et principalement dans les provinces nouvelles comme la Colombie-Anglaise où il est de suprême importance d'attirer de nouveaux capitaux. Comité convaincu que l'impôt établi sur ce principe aurait des conséquences très graves, et je suis autorisé à vous prier instamment d'y penser à deux fois avant d'imposer cette double taxe sur les revenus des compagnies, si vous ne voulez pas compromettre sérieusement le développement de cette province qui commence seulement à inspirer bonne confiance.

(Signé) A. E. CRADDOCK,
Secrétaire honoraire.

Que le ministre veuille bien considérer l'importance de ces représentations. Elles sont faites par des citoyens éminents, après réflexion, sans intention critique, en vue seulement de lui signaler les conséquences graves et possibles de cette taxe. Ils sont d'avis, et moi de même, qu'elle découragera l'exploitation de nos richesses naturelles. Je particulariserai jusqu'à un certain point en ramenant la question au cas de ma propre province. Je ne crois pas qu'aucune province dépende autant des bailleurs de fonds pour l'exploitation de ses ressources naturelles, mines, forêts, pêcheries surtout, et dans une moindre mesure l'agriculture, et même l'industrie, en progrès grâce à la mise en valeur de nos richesses naturelles. Tout cela est sérieusement menacé et nous demandons en conséquence au ministre d'examiner de nouveau la question.

J'ai aussi à la main un mémorandum présenté au ministre des Finances par M. Norman McLean, président de l'association des propriétaires de Vancouver, lequel traite de la même question, et dont je ne lirai qu'un court extrait:

1. Que la taxe provinciale du revenu lorsqu'elle est perçue soit considérée comme motif d'exemption.
2. Renoncer à la double taxe sur les dividendes, lesquels sont déjà sujets à une taxe acquittée par la compagnie.

Ce mémorandum fournit une autre raison à l'appui de mon argumentation. La Colombie-Anglaise, comme d'autres provinces je crois, prélève une taxe provinciale sur le revenu, et c'est une autre charge. Une proportion très forte des revenus des compagnies passe actuellement en acquit de cet impôt. Premièrement la taxe provinciale du revenu de 8 p. 100, au lieu de 9 qu'elle était; deuxièmement, la taxe fédérale du revenu, actuellement 9 p. 100, au lieu de 10½ auparavant; et en outre, la taxe individuelle sur les mêmes revenus. Je crains beaucoup les conséquences, dans bien des cas fatales, de cette double taxe. Il se peut que certaines compagnies trouvent moyen de se reconstituer de manière à y échapper, mais obliger les uns et permettre à d'autres d'échapper n'est pas désirable. Je suis d'avis que toute loi d'impôt devrait être claire et aussi simple que possible; tandis que dans ce cas-ci, c'est l'impôt multiplié. J'ignore si l'opinion du ministre sur ce point est tellement arrêtée qu'il soit pour nous inutile d'insister; j'espère que non. Plusieurs des membres de l'autre côté de la Chambre partageront mon avis, j'en suis sûr, quelque mal exprimé soit-il. Je le donne à la hâte et sans beaucoup de préparation. Mais le fait seul que nous imposons ces revenus deux fois, d'abord en ce qui concerne les compagnies, puis sous forme de dividendes et de recettes, suffit, je pense, pour justifier le Gouvernement d'abandonner cette partie de ses propositions budgétaires. J'émets cette opinion de bonne foi avec le désir d'aider à l'étude de ce problème.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Avant que le ministre réponde, j'aimerais à dire un mot ou deux sur ce point. J'ai causé du sujet avec le ministre des Finances; j'ignorais que le ministre des Douanes eût été chargé de cette mesure, car je lui en aurais parlé également. Cette question ne m'intéresse pas au point de vue d'aucune compagnie en particulier, mais j'approuve fortement les observations de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens). Si cette résolution est adoptée sous sa forme actuelle, le Canada en souffrira. D'abord, comme on l'a déjà dit, il semble contraire à l'esprit de l'imposition de nos taxes que le même argent soit grevé deux fois; il suffit du moindre examen pour s'en rendre compte. Mais, en outre, je prie le ministre de remettre cette résolution à l'étude parce que son adoption serait un obstacle pour les industriels et les capitalistes du Canada.

On a dit cet après-midi que les dividendes d'une certaine compagnie bien établie devraient être grevés autant que les revenus du travail. Je ne crois pas que ce soit la question en jeu maintenant. Nous devrions encourager davantage les Canadiens à placer leurs fonds dans des entreprises du pays. N'est-ce pas l'avis du ministre? On devrait faire en sorte qu'il

soit un peu plus profitable de placer des capitaux dans des entreprises canadiennes que dans des obligations. Je connais une compagnie qui a été fondée récemment par dix personnes. Cette compagnie peut être vouée à la ruine et ceux qui y ont placé de l'argent le perdront peut-être. Mais si elle réussit, cette résolution obligera ses membres à payer 9 pour 100 en premier lieu comme compagnie, et puis chacun d'eux devra acquitter une taxe additionnelle comme particuliers. Dans ces conditions, les gens y songeront deux fois avant de placer de l'argent. Ils se diront: "Si cette compagnie faillit, je perdrai mon argent; si elle réussit, le Gouvernement m'en prendra la plus grande partie. Je fais mieux d'acheter des obligations du Gouvernement que d'exposer mon bien dans quelque entreprise canadienne." Par conséquent, cette résolution, telle qu'elle est rédigée, empêchera les Canadiens de placer de l'argent dans de nouvelles entreprises domestiques et, sans contredit, s'il est quelque chose dont nous ayons besoin au pays, c'est la mise en valeur de nos ressources. Il est vrai que les Américains placent des capitaux considérables chez nous. Ils sont les bienvenus et encore plus les Anglais, mais il vaut mieux que nous ayons autant que possible la haute main sur nos propres entreprises. Je conseille donc au ministre de faire quelques concessions au sujet de cette résolution afin que les nôtres soient encouragés à placer leur argent dans les entreprises et les actions de compagnies canadiennes plutôt que dans les obligations du Canada.

M. NICHOLSON: Je désire appuyer les remarques des collègues qui m'ont précédé au sujet de la double taxe. Je rappellerai brièvement ce qu'a dit le ministre cet après-midi en faisant une comparaison entre le revenu du travail et le revenu provenant des dividendes de l'argent placé dans la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien. Il est très facile de déplacer la question en citant comme exemple une compagnie bien établie, montrant que si un homme a assez d'argent dans cette entreprise pour lui rapporter un revenu de $10,000 par année il devrait payer l'impôt sur le revenu comme celui dont le revenu est le fruit de son effort personnel (earned income). En réalité, c'est ce qu'il fait. Quoi qu'il en soit, ils sont rares les Canadiens qui ont placé suffisamment d'argent dans des compagnies telles que le Pacifique-Canadien pour leur donner un revenu annuel de $10,000. Ce ne sont pas eux qui sont atteints par cette loi. Le Pacifique-Canadien paye 2 millions en taxes directes au gouvernement fédéral, et les actionnaires de cette compagnie sont obligés de payer l'impôt une seconde fois. La grande majorité de ceux qui souffriront de cette mesure sont ceux qui sont intéressés dans les petites compagnies industrielles de diverse nature dans tout le Canada. J'en connais quarante ou cinquante dans ma propre circonscription, et la moyenne de leur revenu global dans n'importe quelle de ces compagnies ne serait pas de plus de $10,000 ou peut-être $15,000.

Lorsque le ministre a parlé du revenu du travail, il a fait allusion à l'homme qui travaille dix-huit heures par jour afin de toucher ce revenu.

En somme, c'est justement l'homme qui consacre son temps et son argent à des entreprises canadiennes, qui travaille dix-huit heures par jour. Or, pour quelle raison cet homme, qui touche un revenu de $10,000, doit-il acquitter $1,190 de taxes tandis que le courtier qui se fait le même revenu de $10,000, en venant vendre à commission au Canada des marchandises fabriquées à l'étranger, ne verse que $290 au fisc? Est-ce juste et raisonnable? C'est là exactement ce qui arrive pourtant. L'homme qui se fait un revenu annuel de $10,000 en vendant des marchandises de provenance étrangère n'a qu'une taxe de $290 à acquitter. Par contre, le citoyen qui consacre son temps et son argent au développement des industries canadiennes devra verser une somme de $1,190 au trésor public; et c'est ainsi sur toute la ligne.

Un autre aspect de la loi en discussion,—et c'est peut-être le plus fâcheux,—c'est la disposition en vertu de laquelle les bénéfices qui peuvent être réalisés dans l'exploitation d'une compagnie particulière, nonobstant le fait qu'ils ne sont pas distribués ou ne peuvent l'être,—projets sous forme de marchandises sur les tablettes pour un marchand, ou de matières premières dans l'usine d'un manufacturier qui seront converties en produits ouvrés un peu plus tard,—sont assujettis à l'impôt. Et non seulement ils acquitteront en premier lieu la taxe de 9 p. 100 des compagnies, mais les dividendes seront grevés d'une autre taxe en sus tout comme s'ils avaient été distribués, bien que suivant toutes les probabilités humaines et dans la majorité des cas l'industriel qui bénéficie de cette plus-value soit obligé de verser de forts intérêts à la banque afin d'être en mesure de continuer les affaires. Parcourez le texte de ces dispositions en entier et rendez-vous compte de quelle façon elles jouent au détriment des entreprises canadiennes d'un bout du pays à l'autre. Or, je répète ce que j'ai déjà dit ici: si vous teniez à faire élaborer par un groupe d'experts un plan propre à décourager le peuple canadien d'entreprendre quoique ce soit en vue de développer notre pays ils ne sauraient

constituer un meilleur système à cette fin que celui qu'exposent les présentes résolutions. Vous faites en sorte que le Canadien qui place ses capitaux à l'étranger ou qui les convertit en obligations, en débentures ou en prêts hypothécaires au pays, lesquels placements sont improductifs, n'aura à acquitter l'impôt sur le revenu qu'une seule fois tandis que l'homme qui consacre son temps et son argent au développement des industries canadiennes et procure du travail à nos ouvriers est puni, puisqu'il est astreint à acquitter deux fois cette taxe et même trois ou quatre fois dans certains cas, si les résolutions en discussion sont adoptées telles quelles.

Il y a encore un autre aspect de la situation que je veux discuter pour un instant, car je n'ai pas l'intention de reprendre la parole au cours du présent débat: je fais allusion à la disposition sous le régime de laquelle, un homme à la tête de plusieurs entreprises industrielles ne peut se rembourser des pertes qu'il a subies dans l'une d'elles. Il est à ma connaissance personnelle qu'un petit groupe d'ouvriers canadiens, qui avaient placé leurs économies dans une entreprise, afin de créer et de développer une nouvelle industrie, ont perdu $100,000 au cours des deux premières années d'exploitation. Durant les cinq ou six années qui suivirent, la compagnie réalisa un modique bénéfice chaque année, mais les actionnaires ne touchèrent jamais de dividendes du fait des pertes subies au début. La compagnie a versé de fortes sommes à la banque pour acquitter l'intérêt sur les emprunts qu'elle a contractés afin d'être en mesure de continuer les affaires. Cependant, à partir d'aujourd'hui, si la compagnie réalise des profits de $1,000, $2,000 ou $10,000 par année et affecte ces sommes à rembourser les emprunts qui lui ont permis de joindre les deux bouts, il n'y a pas un seul sou de ces bénéfices qui échappe à la taxe. S'il arrive qu'un capitaliste soit intéressé dans deux entreprises dont l'une le rembourse des pertes qu'il a subies dans l'autre, il doit acquitter deux fois l'impôt sur le revenu et l'on ne tient aucun compte des pertes qu'il a éprouvées.

Sur toute la ligne, si vous examinez le principe dont s'inspire la perception de l'impôt sur le revenu, qui grève l'industrie canadienne, vous constateriez que c'est là un plan soigneusement conçu, du moins en apparence, pour décourager et rendre la tâche impossible aux capitalistes canadiens, qui seraient disposés à placer leurs fonds dans une entreprise canadienne afin d'aider au développement de l'industrie au pays. Je prie le ministre de considérer l'effet général de ces dispositions, non pas tant au point de vue de leur répercussion sur quelques grandes compagnies, qu'au point de vue de l'influence qu'elles exerceront sur la grande masse des citoyens du Canada, qui tentent à force d'énergie et de travail, après avoir risqué leurs capitaux, de contribuer à leur façon au développement du pays. Les grandes compagnies sont en mesure de se protéger. De fait, les grandes compagnies sont constituées dans la majorité des cas par le placement d'un grand nombre de faibles sommes versées en paiement des actions et des obligations que détiennent de nombreux citoyens, dont un certain nombre appartient aux classes laborieuses, et parmi lesquels se trouvent nombre de veuves et d'orphelins. Pour quelle raison les gens qui ont placé leur argent au pays seraient-ils plus taxés que ceux qui ont placé leurs fonds à l'étranger? A mon avis, le système dans son ensemble a été élaboré, semble-t-il, pour forcer les gens soit à faire des placements de tout repos au Canada, soit à placer leurs fonds à l'étranger. Permettez-moi d'unir ma voix à celle des orateurs qui m'ont précédé pour supplier le ministre de laisser au moins la mesure en suspens tant qu'il ne se sera pas rendu exactement compte des conséquences qu'elle comporte.

M. WOODSWORTH: On vient de faire allusion aux veuves et aux orphelins. C'est justement au nom des veuves et des orphelins ainsi que de certains ouvriers, qui sont peut-être en meilleure passe que les veuves et les orphelins financièrement parlant, que je tiens à faire quelques observations sur le sujet.

A moins de répudier entièrement nos dettes, il est absolument nécessaire que nous percevions des revenus de quelque manière. Comme j'ai voulu l'indiquer l'autre jour, l'impôt sur le revenu représente, après tout, moins que 15 p. 100 de nos revenus totaux. La majeure partie de nos revenus vient des contributions indirectes, qui pèsent plus lourdement sur la masse des gens, y compris les veuves et les orphelins. Donc, quand nous discutons l'impôt sur le revenu, nous n'envisageons pour ainsi dire que 15 p. 100 de nos revenus. En traitant de ces 15 p. 100 je crois qu'un bon principe d'impôt généralement accepté est celui de taxer les gens le mieux en mesure de supporter l'impôt et il est certain que ceux qui ont réalisé des profits sont dans ce cas. Il y a là encore un autre fait qu'on n'a pas fait ressortir aujourd'hui et c'est qu'en diminuant la taxe de la masse du peuple, vous augmentez son pouvoir d'achat et, en agissant ainsi, vous augmentez la quantité de marchandises à produire et vous augmentez la prospérité du pays. Entre l'augmentation

du capital accumulé afin d'en produire davantage et, d'un autre côté, l'augmentation du pouvoir d'achat de la grande masse, je crois que nous ne nous trompons pas en choisissant la seconde proposition et en augmentant le pouvoir d'achat afin de produire la prospérité.

M. HANSON: Si l'honorable député (M. Woodsworth) croit que cette partie du budget aidera ceux au nom desquels il prétend parler et s'il veut soigneusement étudier les articles de la résolution, surtout ceux qui s'appliquent aux revenus considérables, je dois lui dire qu'il s'est trompé en votant sur le budget, parce que ce budget et surtout les articles intéressant les revenus très considérables, ont diminué le fardeau des contribuables que l'honorable député a combattus depuis qu'il siège à la Chambre.

M. WOODSWORTH: Je puis dire à ce sujet...

M. HANSON: J'aimerais continuer mes observations, monsieur le président; l'honorable député occupe, à la Chambre, dix fois plus de temps que moi.

Je veux brièvement réaffirmer la conviction exprimée par les honorables députés qui m'ont précédé en discutant cette résolution particulière. Je ne crois pas pouvoir jeter beaucoup plus de lumière sur le sujet, mais je crois pouvoir l'envisager d'une manière différente de celle des autres députés. Dans ce but, je veux donner des exemples concrets au sujet de certaines compagnies canadiennes que je connais et qui appartiennent entièrement à des contribuables canadiens. Je ne les nommerai pas, mais je puis dire, par exemple, qu'une compagnie exploitant des richesses naturelles de ma province, compagnie dont tous les actionnaires sont Canadiens et dans laquelle des citoyens canadiens ont engagé toute leur fortune, a acheté tout le capital-actions d'une autre compagnie canadienne. Il se trouve que cette seconde compagnie, celle qui a été achetée, possède trois compagnies subsidiaires. Or voici la position dans laquelle se trouvent ces gens au sujet de cet impôt particulier. Que faire? Je n'ai pas entendu dire qu'on doit ratifier ce qui me semble clairement une injustice très grave. Dans le cas dont je parle et au sujet duquel on a demandé mon avis, j'ai dit que si cette injustice n'est pas rectifiée le trésor public n'absorbera pas moins que 27 p. 100 des dividendes de la troisième de ces compagnies subsidiaires. Or, c'est là de la confiscation et c'est pour cela que je m'oppose à la résolution. J'ai raconté cela simplement pour accentuer l'injustice de la résolution. Je dois dire que j'accepte le principe voulant qu'on avantage le revenu mérité (earned) plutôt que le revenu immérité (unearned), mais ce n'est pas ainsi que j'accorderais cet avantage et je ne voudrais pas de préférences indues comme celles qu'on voit dans la résolution. Cette même question a été discutée l'an dernier, ou peut-être il y a deux ans. J'en ai profité pour insister auprès du ministre afin qu'il établisse une distinction. J'avoue avoir été extraordinairement surpris quand j'ai lu l'exposé budgétaire, parce que j'étais absent quand on l'a déposé, et que j'ai vu la méthode adoptée par le ministre. J'espère qu'avant d'adopter la résolution on apportera remède à la situation que j'ai décrite.

Un mot et je reprends mon siège. Je m'oppose à ce qu'on taxe cette année les dividendes de 1925. Cela ne me semble pas juste pour les actionnaires canadiens qui, de bonne foi, ont engagé leurs capitaux dans des compagnies canadiennes, qui ont acheté des actions, les ont détenues et, sur la foi en la loi, ont appliqué leurs dividendes comme cela s'est fait à la fin de la période de comptabilité de 1925. C'est une loi rétroactive et nous nous y opposons pour cela même. Mais ce qu'il y a de plus déplorable, c'est qu'on taxe le citoyen et on le fait payer pour quelque chose qu'il n'a probablement pas actuellement.

Je demande au ministre d'étudier cet aspect. Mon intention n'est pas de traiter de la légalité de la question. Le Gouvernement a sans doute pris ses renseignements à ce sujet, bien que je doute fort que ce soit légal de faire ce qu'il propose. C'est inadmissible à première vue, car l'on donne à la loi un effet rétroactif, chose qu'un gouvernement ne devrait faire que lorsqu'il y est strictement obligé.

Outre toutes ces considérations il y a ceci: en grevant les dividendes des entreprises canadiennes d'un double impôt et en changeant les charges fiscales comme on l'a fait, on va chasser les capitaux ou du moins les empêcher de venir au pays. Je suis assez au courant de la façon dont on finance les entreprises industrielles au Canada; je m'en suis occupé. Je sais combien il est difficile de trouver des capitaux dans le pays même. Pas cette année, mais depuis bien longtemps il faut verser aux gens qui placent leur argent un plus gros taux d'intérêt, le leur garantir absolument et les affranchir de l'impôt, sans quoi l'on ne peu pas avoir de capitaux pour la mise en valeur de nos ressources naturelles. Prenons par exemple, l'industrie de la pulpe et du papier, qui prend de l'expansion dans notre pays. Et com-

ment? Neuf fois sur dix avec des capitaux empruntés, sous forme d'actions privilégiées ou d'obligations ou, si vous le voulez, en engageant les capitalistes à prendre des actions ordinaires dans la société. J'ose affirmer que si cette proposition est adoptée, l'on ne pourra plus trouver un sou pour l'achat des actions ordinaires des compagnies de pulpe et de papier au Canada.

M. WOODSWORTH: On me permettra de corriger l'impression qu'ont pu laisser les remarques de l'orateur précédent. Dans le débat sur le budget, j'ai dit que je regrettais de voir qu'on proposait de diminuer l'impôt sur les gros revenus. Je n'ai pas changé d'attitude, de sorte que ma position est très claire.

M. RYCKMAN: Je désire me joindre à nos honorables collègues qui s'opposent à l'adoption de cette proposition. Pour moi, c'est purement une question d'affaires, qui a besoin d'être jugée par des hommes d'affaires et, évidemment, dans le nombre, je compte le ministre et le commissaire des impôts. J'estime que si cette proposition était adoptée, cela ferait un tort irréparable au pays. Ceci me rappelle un incident survenu dès la première session à laquelle j'ai participé comme membre de cette Chambre. L'honorable M. Fielding était ministre des Finances. Il s'agissait d'imposer un droit de $1.50 par mille sur les cigarettes. J'avais dit au ministre que je ne me faisais pas le défenseur des fabricants de cigarettes, mais que si ce droit était imposé, on introduirait des cigarettes en contrebande et que ce serait une perte de revenu, en un mot, que c'était une mauvaise affaire au point de vue pratique. Le ministre eut la franchise de répondre que si pareil résultat se produisait, la loi serait abrogée à le session suivante. Un an après j'appris que le fisc avait perdu 2 millions et que la contrebande des cigarettes était organisée. Si l'on adopte cette proposition-ci, et que l'on restreigne ainsi l'emploi des capitaux canadiens, qu'arrivera-t-il? D'abord, ces capitaux iront aux Etats-Unis. On me dit que déjà le Gouvernement a été averti du départ de capitaux justement à cause de cette proposition. Le ministre voudrait-il avoir l'obligeance de nous dire, avant de passer à un autre sujet, si mon information est exacte. Donc, sans vouloir perdre du temps inutilement, je demande à ceux qui veulent bien réfléchir et étudier une question d'affaires avant de se prononcer, si ce mode de taxation est dans l'intérêt du Canada. Je suis bien sûr que mes honorables collègues ont reçu déjà des circulaires d'agents de change,—j'en ai reçu trois ou quatre,—soulignant la chose et disant qu'il serait avantageux pour les Canadiens de placer leurs capitaux aux Etats-Unis, car ils éviteraient ainsi cet impôt. Je suis intégralement Canadien. Tous, nous voulons faire tout notre possible pour notre pays. Or je demande au au ministre: ce mode d'impôt va-t-il nous aider à développer le Canada ou bien, pour avoir un peu plus de revenu, allons-nous empêcher le pays de faire des affaires et chasser les capitaux qui devraient aller dans les entreprises canadiennes?

L'hon. M. MANION: Je voudrais dire quelques mots au sujet de cette proposition, bien que je ne sache pas s'il est possible d'apporter quelque argument nouveau. Mais il y a un point sur lequel on a, d'après moi, trop insisté; c'est au sujet des "revenus du capital". Il me semble qu'on cherche un peu trop à taxer lourdement ce qu'on appelle les "revenus du capital", c'est-à-dire les revenus provenant de dividendes d'entreprises dans lesquelles on a placé de l'argent. On me permettra de faire observer que bien souvent ce prétendu revenu du capital n'est pas du tout un revenu de cette catégorie; c'est un revenu que l'individu qui en jouit à cette époque-là a gagné grâce à des économies réparties sur plusieurs années. Voici deux exemples qui serviront à démontrer ma thèse. Il s'agit de deux individus qui, il y a vingt ou trente ans, disons, jouissaient d'un revenu annuel de $3,000 ou $4,000. L'un d'eux a dépensé ou gaspillé tout ce qu'il avait gagné, ou du moins s'il ne l'a pas gaspillé, s'en est servi pour vivre à l'aise. L'autre a voulu se prémunir pour ses vieux jours ou pour assurer l'avenir de sa famille. A cette fin, tous les ans il a mis quelque chose de côté et a placé ces économies dans quelque corporation canadienne. L'application de l'impôt sur le revenu au pays ne date que depuis quelques années, et ce n'est que depuis le dépôt du budget actuel que sont imposés les placements que cet individu a faits dans des entreprises canadiennes. Ses habitudes d'économie lui valent donc un rendement de 100 p. 100. Mais maintenant il s'agit de décréter que cet individu qui a fait des économies en vue de se mettre, ainsi que sa femme et ses enfants, à l'abri du besoin dans leurs vieux jours, ou de faire instruire ses enfants, sera non seulement assujéti à l'impôt sur ce qu'il aura ainsi économisé, mais devra acquitter sur ces économies un double impôt, et parfois un triple impôt. Détail que l'on ne doit pas perdre de vue, dans 95 p. 100 des cas, ici comme dans d'autres pays,—et peut-être plus encore au Canada que dans les pays plus anciens,—ces prétendus revenus du capital sont en réalité des revenus du travail gagnés à la

suite d'économies et de privations pendant plusieurs années. C'est là une autre raison pour laquelle l'on devrait tenir compte de ces circonstances.

L'argument qu'ont fait valoir avec beaucoup de modération plusieurs honorables députés, la plupart, je le reconnais, de ce côté-ci de la Chambre, n'était pas inspiré par le désir d'embarrasser le Gouvernement, mais visait à faire ressortir aux yeux du ministre la nécessité de faire un examen plus approfondi de la question. Cet impôt est injuste non seulement parce que c'est un impôt, parfois un double impôt, et même un triple impôt sur l'économie; mais comme on l'a si bien fait voir, parce que bien souvent il constitue une double taxe imposée aux contribuables du pays, une taxe qui n'est pas d'application dans les pays étrangers où les gens placent leurs fonds. Le Canadien qui place de l'argent et les fonds placés au Canada dans les entreprises canadiennes se trouvent, d'après cette mesure, plus lourdement imposés que ne le sont les corporations étrangères ou ceux qui placent leur argent dans des entreprises d'un pays étranger.

Il est un autre aspect de cette question auquel ne saurait être indifférent l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) qui se dit porte-parole des classes ouvrières du Canada. Il devrait se rappeler qu'en faisant du tort aux industries canadiennes on enlève aux travailleurs leurs moyens de subsistance. Lorsqu'une industrie canadienne est atteinte, les premiers qui en souffrent sont les ouvriers eux-mêmes. Le propriétaire d'une industrie, même si cette dernière est acculée à la ruine. peut très bien s'en aller dans le sud et, pour passer le temps, séjourner en Floride, aux Indes occidentales, ou ailleurs, mais l'ouvrier doit se mettre en quête d'emploi. Si parmi ces industries, il en est qui doivent cesser de fonctionner,—et l'on a prétendu qu'un impôt de cette nature ferait du tort à un bon nombre et déterminerait peut-être la fin de quelques-unes,—c'est l'ouvrier qui le premier souffrira de cette mesure.

Pour terminer j'invite cordialement le ministre, soit à proposer lui-même un amendement ce soir, ou à réserver cet article jusqu'à demain, et à faire un nouvel examen de la question de concert avec son habile adjoint, M. Breadner, afin de voir s'il ne pourrait pas élaborer une mesure qui soit satisfaisante. Je ne crois pas que le ministre puisse reprocher à ceux qui ont pris la parole cet après-midi à ce sujet,—et la question a fait l'objet d'une discussion prolongée,—d'en parler dans un esprit de critique, ou si vous voulez, du point de vue politique. Ils l'ont discutée en vue de rendre justice aux industries canadiennes et à ceux qui y ont placé des fonds. Je suis d'avis que le ministre devrait, soit réserver l'article jusqu'à demain et y réfléchir ou y apporter lui-même une modification ce soir s'il le désire.

M. BURY: Je ne me propose pas de parler longuement car tous les arguments avancés contre cette proposition ont été soigneusement et complètement développés. Je désire cependant dire quelques mots en faveur des veuves et des orphelins. Je me demande combien d'honorables députés ont songé que, plus souvent qu'ils n'imaginent peut-être, les seuls moyens d'existence d'un bon nombre de ceux qui appartiennent à cette classe de gens relativement pauvres que cette loi vise à exempter de l'impôt sur le revenu, consistent en placements dans des entreprises industrielles canadiennes. L'honorable député de Fort-William (l'hon. M. Manion) a fait observer que ce que l'on appelait si facilement du revenu du capital peut en fin de compte être en réalité du revenu du travail. C'est-à-dire que ce revenu peut représenter les économies et le gain d'un individu, parfois relativement pauvre, accumulés au cours de nombreuses années. Cet individu vient à mourir, mais avant sa mort, il a, afin de protéger sa veuve et ses enfants, converti son argent en valeurs industrielles. Vous frappez le revenu provenant des valeurs industrielles; vous taxez les femmes et cette catégorie de contribuables que vous disiez vouloir exempter.

Prenons pour exemple le revenu d'une veuve provenant de placements faits par son défunt mari et lui rapportant $1,500 par année. Elle paiera donc $135 au fisc parce que le mari aura, de son vivant, mis à l'intention de sa veuve quelque argent dans des industries. Supposons le cas d'un couple âgé ayant dépassé la période où il pourrait travailler pour assurer son existence. Grâce à son travail il a pu, disons, faire quelques placements industriels qui leur rapportent en dividendes $3,000 par année. Vous voulez l'exempter de l'impôt; mais par le fait même que leur argent est placé dans les industries canadiennes il se trouve à contribuer à l'impôt du revenu $270 par année. Je ne sais si la Chambre s'est rendue compte de cette réalité.

M. POWER: Comment l'orateur en arrive-t-il à ces chiffres?

M. BURY: Supposons qu'une veuve touche un revenu de $1,500 par année...

M. POWER: En ce cas elle ne paye rien.

M. BURY:... provenant de fonds placés dans une entreprise industrielle. L'Etat im-

pose à la source de ce revenu une taxe de 9 p. 100 sur $1,500 avant qu'elle ait touché cette somme. Je suppose maintenant un vieux couple qui, à force de travail et d'économie, a fait des placements qui lui rapportent $3,000 par année. Vous voulez, dites-vous, que ce $3,000 échappe à l'impôt, mais en réalité, d'après votre loi, le fisc lui enlève $270 en contributions.

M. POWER: Est-ce que le gouvernement conservateur ne lui prenait pas 10 p. 100?

M. BURY: Cela ne change rien.

M. POWER: Le contribuable gagne toujours 1 p. 100.

M. BURY: Je vous démontre que vous prenez $135 à la veuve dont le revenu est de $1,500 et que le couple qui touche $3,000 par année a laissé $270 au trésor fédéral, parce que leurs fonds sont placés en valeurs industrielles. S'ils avaient été assez intelligents pour ne pas confier leurs économies à un établissement canadien...

M. POWER: L'honorable membre voudrait-il donc que les établissements industriels fussent exonérés de tout impôt?

M. BURY: Vous défaites d'une main ce que vous avez fait de l'autre.

M. POWER: L'orateur veut-il qu'on exmpte de la taxe les compagnies industrielles?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: De la double taxe.

M. POWER: En ce moment l'orateur vise un revenu de $1,500 qui paye l'impôt une fois seulement.

M. BURY: Je disais donc que si notre homme avait été plus intelligent, quand il était capable de travailler, il n'aurait pas mis ses fonds dans une industrie canadienne pour constituer un revenu à sa veuve après sa mort, mais il aurait achetée des titres ou autres valeurs industrielles ou des obligations industrielles de pays étrangers, et sa veuve n'aurait pas à payer au Trésor $135 par année sur un revenu de $1,500, quand sa voisine, dont les fonds sont placés en valeurs étrangères, touche son $1,500 sans déduction pour la taxe du revenu. Voilà la différence. Nos adversaires diront que c'est une bonne chose. Curieuse mentalité! Mais il me paraît souverainement injuste qu'une veuve soit obligée de donner $135 par année sur son revenu, tandis que sa voisine est exempte de cette taxe, parce que son mari...

M. GERVAIS: Pourquoi toujours parler des veuves?

[M. Bury.]

M. BURY: Je mentionne les veuves, parce que les libéraux ont l'air de croire que nous ne savons pas ce que les veuves endurent.

M. POWER: Qu'en savez-vous personnellement?

M. BURY: J'en sais bien peu de chose, au prix de notre collègue.

M. POWER: Mais moi, je n'en parle pas; je suis plus discret.

M. CANTLEY: Je veux ajouter quelque chose aux observations de nos amis. D'après moi, et je pense que c'est aussi le sentiment de la Chambre, les propositions du Gouvernement vont faire peur au capital. En temps ordinaire, il est difficile d'obtenir des capitaux pour le Canada; à partir d'aujourd'hui nos difficultés vont grandir. L'impôt projeté rendra extrêmement difficile l'obtention des placements de capitaux étrangers au Canada. Or, si nous voulons réaliser des progrès dans l'industrie, des capitaux étrangers considérables nous sont indispensables; en ce moment je ne parle pas des Etats-Unis, je parle des capitalistes anglais. J'ai passé ma vie à emprunter et je sais ce que c'est que d'intéresser un capitaliste anglais dans une entreprise canadienne. Il y a quelques années, lorsque nous cherchions à agrandir l'industrie du fer et de l'acier en Nouvelle-Ecosse, j'ai, en compagnie du juge en chef actuel de la province de la Nouvelle-Ecosse, qui était alors président de la "Nova Scotia Steel and Coal Company", passé quelques mois à Londres où nous tentions d'emprunter au delà de 10 millions de dollars; la première question qu'on nous posait se rapportait toujours à nos impôts. Si on applique le présent projet, ceux qui seront interrogés à ce sujet à l'avenir devront répondre qu'au Canada les recettes de l'industrie payent une taxe directe de 9 p. 100 et qu'en outre les dividendes des individus sont imposables. Je vous demande un peu si on réussira à obtenir des fonds à ces conditions, alors que les capitaux peuvent être placés ailleurs où ces ennuis n'existent pas?

C'est ici une question pratique. Laissez-moi vous donner un exemple bien clair de la manière dont cette taxe portera atteinte à la Nouvelle-Ecosse avant bien des mois sans doute. Tous les honorables membres savent que la plus grande industrie de cette province traverse actuellement une crise des plus critiques; pour se maintenir elle doit trouver 25 ou 30 millions de dollars de capitaux nouveaux. Où trouverons-nous cet argent? Y a-t-il l'ombre d'une possibilité que nous le trouvions en Angleterre sous le régime que laissent prévoir les propositions fiscales du budget? Sera-t-il possible pour nous d'obtenir 10, 15 ou 20 millions de dollars de capitaux anglais quand

les capitalistes apprendront qu'au Canada les industries payent une taxe directe de 9 p. 100 et qu'en outre les dividendes sont imposables? La situation dans la Nouvelle-Ecosse est grave; je ne veux pas trop en parler, mais je dois dire que, vu l'impôt proposé, je la trouve digne de notre plus grand intérêt. Je ne sache pas que mes paroles aient quelque poids auprès du ministère; mais je prie instamment le ministre d'étudier la situation que j'ai tenté d'exposer à la Chambre. J'assure le Gouvernement qu'à cause de la gravité de la situation en Nouvelle-Ecosse la mise en vigueur de l'impôt projeté ne peut pas ne pas avoir des conséquences désastreuses pour cette province.

M. BIRD: Nous reconnaissons tous que la question des impôts est une des plus discutables dont la Chambre puisse être saisie; et je concède aussi la sincérité des arguments avancés par les honorables amis à ma droite. Seulement, ces honorables représentants n'envisagent la question que d'un point de vue, à savoir que cette taxation constitue une attaque contre le mode de vie en honneur au Canada. Or, nous sommes obérés du lourd fardeau des taxes de guerre; et quelqu'un doit porter ce fardeau. Il s'agit de déterminer qui va le porter. Nos amis à ma droite prétendent que ceux qui ont un excédent de revenus devraient être dégagés de l'impôt.

Quelques MEMBRES: Non.

M. BIRD: J'ai suivi attentivement mon honorable ami d'Algoma-Est et autres honorables représentants depuis quelques jours; et ces messieurs semblent croire qu'on impose trop fortement les capitaux canadiens ou les excédents de revenus. Si les honorables collègues veulent dégrever les excédents de revenus, où mettront-ils ce fardeau? Il n'y a qu'une alternative; le charger sur le consommateur. Il s'ensuit donc,—que les honorables membres s'en rendent compte ou non,—qu'en réalité ils attaquent le mode de vie du peuple. Et c'et là une démarche politique très dangereuse. D'aucuns affirment que cette taxe punit l'économie. Il va sans dire que les honorables collègues ne cherchent pas à dégager l'homme riche, mais l'homme prévoyant ordinaire qui, au cours d'une vie de travail ardu, a fait quelques petites économies qui lui ont permis d'acquérir quelques parts dans une entreprie inustrielle. Mais, par contre, que veulent-ils faire, ces honorables amis? Ils veulent mettre l'ouvrier ordinaire à tout jamais dans l'impossibilité de faire des économies. Si nos amis à la droite poussent leur raisonnement jusqu'à sa conclusion logique, ils imposeront le consommateur à tel point que le pauvre ne pourra plus faire d'épargnes. Les honorables députés disent encore que cet impôt va nuire à l'industrie et partant à l'ouvrier. Voilà qui prouve combien on a tort d'envisager une question d'un seul point de vue. J'abonde entièrement dans le sens de l'honorable représentant de Winnipeg-Centre-Nord et je dis que la meilleure méthode économique pour encourager l'industrie est de relever le pouvoir d'achat du consommateur; si on empêche toute tendance de ce pouvoir d'achat à décroître, cela équivaut à un relèvement. Les deux sont identiques.

M. STEWART (Leeds): Ne sommes-nous pas tous des consommateurs? Qu'est-ce que mon honorable ami désigne par "consommateur"?

M. BIRD: Nous sommes tous des consommateurs; mais nous ne consommons pas tous autant les uns que les autres au Canada. Malheureusement, notre système économique est tel que le pouvoir de consommation d'un nombre comparativement restreint d'individus est énorme à côté de celui de la grande masse du peuple qui vit au jour le jour. Stimuler l'industrie! La seule façon de rendre l'industrie prospère, c'est de stimuler la capacité d'achat des gens du pays. Tous les économistes, comme les politiciens pratiques qui s'intéressent au sort du peuple, admettent qu'il est possible d'augmenter la capacité d'achat du peuple et de stimuler par là l'industrie en réduisant le poid des impôts. Avec d'autres honorables membres de cette Chambre, je dirai qu'il est regrettable que notre pays ait à payer autant d'impôts. Le pays en souffre assurément. Notre pays avancerait sans doute à pas de géant vers la prospérité si ce n'était de ces lourds impôts. Mais s'il s'agit de réduire ce fardeau, faisons-le d'une façon aussi équitable que possible. Il se peut que je n'aie pas compris les discours de nos amis qui siègent à ma droite, mais il me semble qu'ils désirent soulager les capitalistes et rejeter le fardeau sur le consommateur en général.

On a répété à maintes reprises que, si l'on frappe le capital d'impôts trop lourds, on le chassera du pays. Il est vraiment peu honorable pour les capitalistes, dans un moment de marasme, lorsque les impôts sont nécessairement élevés, de parler de se soustraire à leurs obligations sous ce rapport. C'est là un nouveau genre de patriotisme que de rejeter les impôts sur l'ouvrier ou le cultivateur, parce que ce dernier ne peut quitter le pays; il est patriote et fortement attaché au sol. Mais vous ne pouvez taxer le capitaliste qui est aujourd'hui un bon citoyen se vantant de son patriotisme, car si vous le faites, il ira vivre dans un autre pays. C'est là, semble-t-il, la logique des honorables membres qui siègent à ma droite.

Maintenant, monsieur le président, le ministre des Finances accomplirait, à mon sens, une œuvre digne de louanges s'il trouvait moyen d'appliquer un remède à ces ultra-patriotes. Il doit vraiment exister un moyen de mettre à leur place ceux qui, afin d'éviter leur part des impôts de ce pays, sont prêts à tout moment à quitter le pays pour des pâturages plus gras. Ce serait vraiment une œuvre très utile si le ministre trouvait moyen d'appliquer un remède qui forcerait ces ultra-patriotes à rester au pays avec leurs capitaux et à payer leur part des impôts que porte le peuple depuis la guerre.

M. CLARK: Monsieur le président, je ferai remarquer à l'honorable représentant de Nelson (M. Bird) que, si son revenu est de $4,000 par année, sous le régime de la nouvelle loi, il ne paiera que $20; mais, si je suis un manufacturier et le seul actionnaire d'une compagnie dont les profits net sont de $4,000, je serai forcé de payer $360. Et ce n'est pas tout. Lorsque je reçois mes dividendes, il me faut payer exactement la même somme que mon honorable ami. En d'autres termes, je dois payer $360 plus $20. Et cependant il déclame et s'emporte et prétend que je devrais payer encore davantage.

M. BIRD: L'honorable député semble oublier qu'il aurait encore un avantage de $1,000 sur moi.

M. CLARK: Mon honorable ami n'a pas suivi mes remarques, je pense. Les revenus sont les mêmes, mais mon revenu, qui est de $4,000...

M. BIRD: Mais mon honorable ami aurait de plus son salaire.

M. CLARK: Je n'entends pas mon honorable ami. Il dit qu'il faut nécessairement payer les frais de la guerre. Je ferai remarquer que, pendant les dernières années, sous le régime de la loi spéciale des revenus de guerre et de la loi spéciale de l'impôt sur le revenu, nous avons perçu des impôts. En 1922-1923, nous avons perçu 181 millions; l'année suivante, 182 millions; puis, 147 millions et, l'an dernier, 154 millions. Dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances déclarait que les dépenses générales de l'année 1925-1926, attribuables à la guerre, excédaient les impôts perçus en vertu de ces lois spéciales de guerre. En réalité, les chiffres prouvent exactement le contraire. En faisant son calcul, il a chargé l'intérêt sur toute la dette nationale depuis 1914. A mon sens, cela n'est pas juste, car toute la balance de la dette nationale ne peut être attribuée à la guerre; les chemins de fer, au cours de cette période, ont absorbé 600 millions de dollars; de plus, les comptes publics indiquent que le coût total de la guerre s'est élevé à 600 millions. Par conséquent, le service des intérêts sur la dette de guerre ne dépasse pas 75 millions de dollars, tandis que le ministre le fixe à 122 millions. En vertu de la loi de l'impôt sur le revenu et de la loi des revenus spéciaux du temps de guerre, nous avons perçu, en 1922-1923, 51 millions de plus qu'il ne fallait pour les dépenses dues à la guerre; en 1923-1924, 61 millions; en 1924-1925, 26 millions et, durant la dernière année financière, 33 millions. Je prétends que toute la somme de ces impôts dépassant le montant requis par les dépenses dues à la guerre a été perçue illégalement. Je ne dis pas que l'adoption des lois mêmes dépassait les pouvoirs du Parlement; de fait, on a établi le contraire. Mais, comme ces lois ont été adoptées en vue de cette fin précise, toutes les sommes qui ne servent pas cette fin sont perçues illégalement.

Cette après-midi, j'ai dit au ministre que la résolution,—parce qu'elle impose une taxe sur les dividendes reçus en 1925, dépasse les pouvoirs du Parlement; mais j'employais le mauvais terme. Le Parlement a sans doute le pouvoir d'adopter cette résolution; mais, comme on impose une taxe sur des dividendes gagnés en 1925, il me semble que cela équivaut à percevoir une taxe sur des biens qui n'existent plus. Il n'y a rien qui soit sujet à l'impôt et, par conséquent, on ne peut le percevoir. C'est tout comme si le ministre essayait maintenant d'imposer une taxe sur des dividendes touchés en 1890; on a disposé de ces biens ou on les a dépensés. De même, les dividendes reçus en 1925 n'existent plus et l'on ne peut percevoir cet impôt. Si la taxe s'appliquait l'an prochain, elle serait perçue au moment où les dividendes seraient versés et ce serait absolument légal. Je prie le ministre de tenir compte de ce point. Je le prie de me dire en outre s'il a considéré quel serait l'effet juridique d'une loi créant un impôt sur des biens qui n'existent plus.

M. NICHOLSON: Je n'avais pas l'intention de parler davantage, monsieur le président. Mais l'honorable représentant de Nelson (M. Bird) m'a mentionné en particulier et il m'a attribué des paroles que je n'ai pas prononcées. En tentant de faire croire que ceux qui s'opposent à la méthode des doubles impôts que veut adopter le Gouvernement tentent de libérer les industriels et les capitalistes canadiens de tout impôt sur le revenu, l'honorable représentant de Nelson comprend mal nos paroles, ou il ne comprend pas la proposition présentement à l'étude ou bien il dénature les paroles prononcées à ce sujet par moi ou par d'autres. Je prie donc mon honorable collègue de me dire pourquoi l'on pour-

rait percevoir $40 en impôts d'un homme dont le revenu annuel est de $5,000 et $490 d'un autre qui a le même revenu. Cette méthode est injuste. Va-t-on m'accuser, parce que je la dénonce, de tenter de libérer de l'impôt ceux qui ont placé leur argent dans des entreprises commerciales du pays? C'est ce qu'on se propose dans cette résolution. Je le répète, un homme peut gagner $5,000 par année en vendant des marchandises fabriquées dans un pays étranger et il n'aura à verser que $40 d'impôt sur cette somme. Mais si un autre a assez d'esprit d'initiative et d'ingéniosité pour faire rendre $5,000 aux capitaux qu'il a placés dans une entreprise canadienne, il devra verser $490. C'est ce à quoi nous nous opposons. Ceux qui placent leur argent au pays et qui contribuent à faire progresser l'industrie canadienne ont toujours consenti à acquitter la part d'impôts qui leur revient. Mais, si l'on adopte cette méthode de dédoublement des impôts, plusieurs entreprises pourraient être forcées d'abandonner la partie. Nous avons parfaitement le droit de nous opposer à ce projet. Les honorables députés de Winnipeg-Centre-Nord et de Nelson ont parlé des revenus gagnés par le labeur ou provenant de dividendes et le dernier a ajouté que le moyen d'assurer la prospérité de l'industrie canadienne, c'est de faciliter aux habitants du Canada l'achat d'une plus grande quantité de marchandises. Si l'on adoptait le projet de mes honorables amis, les Canadiens qui peuvent faire des achats achèteraient des articles étrangers et l'on ne pourrait plus acheter de marchandises de fabrication canadienne.

Avant de terminer, je désire donner un exemple. Une industrie est établie sur l'île située dans la rivière Ottawa. Un jeune homme, venu ici il y a soixante-dix ans, a consacré sa vie et le fruit de son labeur à l'établissement de cette entreprise. Sa manière de vivre était celle d'un ermite comparativement à la vie de ceux qui parlent de l'homme d'affaires ploutocrate. Pendant soixante-dix ans, au moyen de cette industrie, il a procuré du travail, des maisons meublées et des moyens d'existence à des dizaines de mille personnes. C'est ce que le ministre veut empêcher par l'adoption d'une telle méthode.

M. POWER: Je suppose que mon honorable collègue parle de l'entreprise de J. R. Booth.

M. NICHOLSON: En effet.

M. POWER: Un impôt comme celui-ci aurait-il empêché J. R. Booth de devenir un grand chef d'industrie comme il est devenu?

M. NICHOLSON: Il n'aurait pas pu débuter.

M. POWER: L'honorable député voudrait-il me dire pourquoi?

M. NICHOLSON: Pour la raison que vous commencez d'abord par vous accaparer la plus value acquise d'année en année, ce qui l'aurait empêché de débuter.

M. POWER: N'est-il pas vrai qu'il n'y a que cinq ans que J. R. Booth s'est constitué en compagnie?

M. NICHOLSON: Mon honorable ami pourra parler une heure durant quand j'aurai terminé. Je me contente de faire remarquer qu'en agissant ainsi vous empêchez de réussir des gens qui s'efforcent de créer des industries de ce genre, car vous accaparez ce qui se réalise de profits. Je parlerai de nouveau de cette disposition en vertu de laquelle les bénéfices sont grevés une seconde fois, qu'il soit ou non possible d'en faire la distribution. C'est le principe le plus pernicieux de toute cette affaire. L'honorable député de Nelson ou quelque autre essaie de prendre à partie les antagonistes de ce pernicieux principe du double impôt qu'on met en vigueur au détriment de l'industrie canadienne mais non au détriment de certains autres revenus de quelque source qu'ils proviennent, avec la chance d'esquiver l'impôt; ils font là une attaque que rien ne justifie. Il n'est pas un député de la gauche qui ait parlé de cette disposition dans le sens que mon honorable ami cherche à laisser deviner.

L'hon. M. BOIVIN: En essayant de réfuter ce que l'on critique dans la disposition dont la Chambre est présentement saisie, je reconnais immédiatement que la question en jeu est très grave, et que ce n'est pas sans avoir mûrement réfléchi que le Gouvernement s'est décidé à s'éloigner du principe adopté dans notre loi de l'impôt sur le revenu depuis son entrée en vigueur. Mais j'ajouterai qu'il est beaucoup plus facile de critiquer que d'agir; c'est tâche plus facile pour les honorables députés de la gauche,—et je ne leur fais pas de reproche d'en agir ainsi, puisque c'est leur devoir,—de rechercher ce qui est défectueux dans le projet de loi que le Gouvernement présente plutôt que de corriger cette défectuosité et de faire une loi irrépréhensible.

Je vais passer en revue tout ce que les divers orateurs oppositionnistes ont trouvé à critiquer. Je vais d'abord m'occuper de mon honorable ami le député de Saint-Laurent-Saint-Georges, qui a soulevé la question des impôts exigés des compagnies distributrices d'éclairage, de chauffage et d'énergie, ou autrement dit des compagnies de service public.

Avec un grand semblant de raison il prétend que la population de Québec ne devrait pas avoir à payer plus cher pour l'éclairage, le chauffage et l'énergie que ne paie celle de l'Ontario, et que c'est présentement le cas parce que ces compagnies sont assujetties à l'impôt sur le revenu. Ces dernières font payer l'impôt par le consommateur et elles le mettent au titre de frais généraux, tandis que les compagnies similaires en Ontario, ou autrement dit la commission hydroélectrique, n'est pas tenue d'acquitter l'impôt. Avec assez de raison, je pense, la population d'Ontario prétend que la commission hydroélectrique ne cherche pas à réaliser de bénéfices, et que par conséquent il n'y a pas de bénéfices à taxer. Il n'y a que des recettre brutes, qui peuvent être comparées aux recettes brutes des compagnies d'utilité publique de Québec. On a prétendu que nous devrions établir parité de traitement en ne prélevant pas d'impôt sur les recettes nettes des compagnies de Québec, mais que nous pourrions prélever un impôt moindre sur les recettes brutes des compagnies des deux provinces. Ce serait chose facile d'exécution s'il n'y avait pas, pour nous empêcher la loi de l'Amérique britannique septentrionale, qui défend de taxer les propriétés des gouvernements ou les compagnies sous la régie publique. L'article 125 de la Loi de l'Amérique britannique septentrionale dit que nulle terre ou propriété appartenant au Canada ou à aucune province en particulier ne sera sujette à la taxation. Maintes fois dans cette Chambre ce point de loi a été discuté et c'est pourquoi jamais on n'a prélevé d'impôts sur les compagnies de service public d'Ontario.

Quand j'ai parlé avant six heures, je n'ai aucunement voulu reprocher à l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges de s'être contredit. C'est plutôt avec un sentiment de reconnaissance que je me suis levé de mon siège pour le remercier d'avoir fait remarquer que, dans le cas des compagnies de service public, c'était bien le public qui acquittait l'impôt et que ce qui était le cas pour la compagnie de service public l'était aussi pour la plupart des grandes compagnies du Canada.

M. CAHAN: C'est sur ce dernier point que nous ne partageons pas la même opinion.

L'hon. M. BOIVIN: Notre divergence de vues n'est pas aussi prononcée que mon honorable ami semble le penser en ce moment, car j'en viens à dire que je suis tout disposé à convenir immédiatement que pour ce qui est des compagnies de moindre importance et des associés constitués en compagnies à fonds social, le double impôt est vraiment une injustice. Lorsque quatre ou cinq jeunes gens placent leurs gains, pour un certain nombre d'années, en société, et se heurtent à cette loi de l'impôt sur le revenu inscrite dans les Statuts par nos prédécesseurs,—je ne les en blâme pas; elle était nécessaire et il faut la conserver,—quand ils apprennent que pour éviter des ennuis et des difficultés touchant le règlement des successions et le paiement des droits à ce sujet, il vaut mieux former une compagnie à fonds social, ils se procurent une charte. C'est le même capital, le même effort, les mêmes intéressés et il y a double taxe. Le Gouvernement se propose d'y remédier en insérant dans le projet de loi une disposition,—il n'était pas nécessaire de la mentionner dans la résolution, parce que c'est une diminution et non un accroissement d'impôt,—qui accorde à ces corporations la faculté de payer leurs impôts comme compagnies à fonds social ou comme sociétaires, à leur gré.

M. CAHAN: Vraiment, cela fait disparaître mon objection, dans une très large mesure.

L'hon. M. BOIVIN: Je suis très heureux d'entendre cet aveu. Je sais que mon honorable ami va alléguer la grande difficulté d'établir une distinction entre la société de famille, entre la société transformée en compagnie à fonds social et la corporation plus considérable. Permettez-moi de dire que malgré toutes les critiques auxquelles notre projet de loi est en butte, c'est encore ma ferme opinion que la plupart de ces petites corporations se prévaudront de la loi actuelle et continueront à acquitter leurs impôts comme corporations, et non comme sociétés. Je sais que mes honorables amis saisissent vraiment la différence. S'ils payent leurs taxes comme corporation, ils paieront 9 p. 100 sur leurs gains entiers, il est vrai, mais chaque associé ne paiera d'impôts que sur la somme qu'il retire de la compagnie. L'excédent qui reste dans la compagnie n'est pas imposé au delà du 9 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ces gens garderaient le revenu par devers eux, si le taux était plus élevé.

L'hon. M. BOIVIN: 9 p. 100 est la seule somme qu'ils auront à payer en qualité de corporation.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Sur un revenu net de $9,000, ils n'auraient à payer que 9 p. 100, et cela signifie en réalité un revenu de $12,000 dans le cas d'un homme marié.

L'hon. M. BOIVIN: Dans le cas des corporations dont les profits sont plus considérables, ils préféreraient, je suppose, les laisser

dans la corporation. Dans toutes les corporations, et je sais que c'est la petite corporation que les honorables vis-à-vis désirent protéger, ils auront à payer sur leurs profits une taxe du même taux que s'ils étaient les membres d'une société.

L'hon. M. MANION: Mais la corporation n'aura-t-elle pas à payer la même taxe quand, en fin de compte, elle fera la distribution de ses bénéfices?

L'hon. M. BOIVIN: Si la corporation est assez considérable pour qu'il lui soit plus avantageux de payer 9 p. 100 sur ses bénéfices globaux et de garder en réserve les sommes qu'elle pourrait distribuer parmi ses actionnaires, comme de raison, à la distribution des dividendes, en fin de compte, ils seront regardés comme un profit ou un revenu et deviendront imposables.

L'hon. M. MANION: Voilà ce que je veux établir.

L'hon. M. BOIVIN: Il faut se souvenir, toutefois, qu'un grand nombre de ces corporations consacrent leurs bénéfices à développer l'entreprise.

L'hon. M. MANION: Ce ne serait en réalité qu'ajourner le double impôt.

L'hon. M. BOIVIN: Ce ne serait qu'ajourner le double impôt si les dividendes se retiraient de la compagnie sous forme de profits directs. Mais je voulais ajouter qu'il existe une autre corporation que nous cherchons à atteindre, et c'est la corporation personnelle ou corporation exclusive, formée souvent dans l'intention expresse d'éviter l'impôt.

M. CHAPLIN (Lincoln): Personne sur ces banquettes ne s'y est opposé.

L'hon. M. BOIVIN: Je suis très heureux que, dans toutes leurs remarques, les honorables députés conservateurs n'aient pas trouvé à redire à ce que nous nous efforcions par cette loi d'obtenir une rétroaction et d'imposer le contribuable qui a évité les taxes qu'il aurait dû payer, non celui qui a placé son argent dans l'industrie, non celui qui a tenté de développer le Canada, non celui qui s'est efforcé d'employer ses compatriotes ou de maintenir l'activité de l'industrie, mais celui qui s'est érigé lui-même en corporation de placement et a évité les impôts en retirant de la corporation juste assez pour payer ses dépenses personnelles, payant 9 p. 100 sur le reste et laissant l'entier montant des excédents s'accumuler d'année en année dans la corporation. Je constate avec plaisir que cette Chambre ne fait qu'un avec le Gouvernement dans son effort pour atteindre ceux-là et les obliger à acquitter leur juste part de l'impôt.

M. CAHAN: Je crois que l'unanimité est complète sur ce point, mais mon honorable ami ferait bien de consulter ses conseillers en loi, car n'importe quel avocat se ferait fort, contre un honoraire de $100 à $500, d'apprendre à un homme qui a du bien comment éviter la taxe entièrement.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami ne voit là que la résolution autorisant, lorsqu'elle sera adoptée, le Gouvernement a déposer un projet de loi fondé sur celle-ci. Mais naturellement le bill sera plus précis, et répondra, je crois, à toutes les objections que l'on pourrait présenter.

Le taux ne me paraît pas prêter beaucoup à la critique. Toute la discussion porte sur la double taxe. Le petit bailleur de fonds industriel se trouve protégé par l'article du bill laissant la faculté de s'acquitter à son gré, soit comme compagnie soit comme associé, à celui qui s'associe dans ce que j'appellerais une entreprise commerciale ou industrielle de famille.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Le nombre d'actionnaires d'une compagnie semblable est-il limité?

L'hon. M. BOIVIN: Non, le nombre des actionnaires n'est pas limité, mais ce doivent être les membres d'une même famille ou des associés individuels engagés dans la même entreprise reconstituée en compagnie à fonds social.

M. CAHAN: Cela ne suffirait pas, je crains. Mon honorable ami désire, comme moi, protéger l'industrie dans nos villes et nos villages. Dans la province de Québec, la grande difficulté est de maintenir dans les villes et les villages de petites industries fournissant de l'emploi à des gens qui sans cela prendraient le chemin des Etats-Unis et peut-être de Montréal ou de Québec. Or, cette résolution s'appliquerait à toutes ces compagnies, qu'elles soient même si elles étaient des membres de la même famille ou non. Une demi-douzaine de voisins pourront constituer une petite compagnie, en fournissant les fonds nécessaires, s'associant et formant une société à responsabilité limitée. Ils devraient être exemptés, et, de même, toutes les compagnies constituées en vertu de la loi des compagnies particulières. Toutes les compagnies constituées d'après la loi des compagnies devraient être exemptées parce que le maintien des petites industries de villes et de villages sera une impossibilité si elles doi-

vent payer double impôt, premièrement sur leurs revenus et deuxièmement sur le partage en dividendes.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Je tiens à appuyer les remarques de mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges sur ce point. Mon unique objet en intervenant dans cette discussion est d'arriver à découvrir quelque moyen d'induire nos gens à placer leurs fonds dans l'industrie canadienne au lieu de les échanger pour des débentures. En quoi je ne veux pas les assimiler à ceux qui placent les leurs à l'étranger. Ce qui m'occupe pour le moment c'est le cas de celui qui, disposant d'une certaine somme, peut la placer soit dans l'industrie employant la main-d'œuvre et contribuant à la mise en valeur de nos ressources, ou l'échanger pour des obligations ne comportant aucun risque. J'ai cité un cas à ma connaissance personnelle où dix associés ont parti une nouvelle entreprise il n'y a pas longtemps. Si cette loi comme je la comprends maintenant est adoptée, je prétends qu'elle contribuera fortement à décourager les placements semblables à ceux-là. Elle s'appliquera aux dix associés mentionnés bien qu'il n'y ait entre eux aucune parenté. Je suis sûr que, en y réfléchissant, l'honorable ministre conviendra,—il ne s'agit pas ici d'intérêt de parti mais uniquement, quant à moi, du bien général qui doit être notre objet à tous,—il conviendra, dis-je, qu'il est bien injuste de taxer deux fois dix hommes qui s'exposent, en s'engageant dans une entreprise de ce genre à perdre leur argent. Cette loi sera un grand obstacle aux placements de fonds dans les entreprises canadiennes susceptibles de développer notre propre industrie et de fournir de l'emploi à notre population.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami a exposé là une très bonne raison, et non seulement bonne mais juste, laquelle me ramène à l'observation par laquelle j'ai commencé, à savoir que la critique est bien plus facile que l'action. La résolution en discussion servira naturellement de base à un projet de loi.

La 2e lecture de ce projet de loi ne sera pas proposée ce soir; elle sera remise à la semaine prochaine. Si mon honorable ami d'Argenteuil (sir George Perley) qui a causé du sujet au ministre des Finances, mais que je n'ai pas eu le plaisir de rencontrer, a quelques propositions à faire tendant à la solution de cette difficulté, je l'assure qu'elle sera examinée et que, si c'est possible, le bill sera modifié en conséquence. Le Gouvernement ne désire pas imposer une double taxe qui entraverait le développement des petites compagnies.

[M. Cahan.]

Quelques oppositionnistes ont cité des exemples typiques des difficultés qui seraient le lot de la veuve dont le revenu est de $1,500 ou du vieux couple dont le revenu est de $3,000 et qui seraient obligés d'acquitter l'impôt. Je ferai observer à ceux qui ont donné ces exemples que l'impôt payé par ces personnes est indirect. Ce n'est pas une taxe sur leur revenu; c'est une taxe payée par la compagnie dans laquelle leur argent a été placé avant qu'il leur ait rapporté ce revenu, et cette résolution accorde à cet égard une réduction de 1½ p. 100. Auparavant, cette veuve et ce couple âgé étaient obligés de perdre 10½ p. 100 sur les recettes provenant du capital qu'ils avaient placé dans la compagnie au lieu de 9 p. 100 payé par la compagnie à l'heure actuelle. Et je ne crois pas qu'il soit très juste de dire que lorsque l'on perçoit 9 p. 100 sur les profits de la compagnie, c'est équivalent à 9 p. 100 des dividendes touchés par les actionnaires. Ce ne l'est évidemment pas, parce que sous le régime de l'ancienne loi, la taxe normale n'était que de 4 p. 100; la taxe normale seule était déduite de la taxe imposée sur les dividendes payés par les compagnies. Le seul soulagement, sous l'ancienne loi, était celui relatif à la taxe normale.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cela aidait au petit contribuable.

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En entier.

L'hon. M. BOIVIN: Dans la mesure du chiffre de la taxe normale.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est tout ce qui intéresse le modeste contribuable.

L'hon. M. BOIVIN: Naturellement, c'était l'impôt de 4 p. 100 qui l'intéressait.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: 4 p. 100 ou moins.

L'hon. M. BOIVIN: En vertu de l'ancienne loi, personne ne payait moins de 4 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est vrai.

L'hon. M. BOIVIN: L'objet de la modification est de faire droit en partie à la demande d'un grand nombre de personnes qui prétendent que le revenu gagné ou mérité ne devrait pas être soumis au même taux que le revenu immérité. Quelle est la différence entre les deux? Mon excellent ami de Fort-William (M. Manion) a dit, il y a un instant, que presque tous les revenus étaient des re-

venus du travail ou revenus mérités parce qu'ils avaient été gagnés à quelque période antérieure.

L'hon. M. MANION: Oui, j'ai dit surtout dans notre pays,—95 p. 100 probablement.

L'hon. M. BOIVIN: J'abonde presque entièrement dans le sens de mon honorable ami et, s'il parle du capital comme d'un revenu fruit d'un travail ancien, je serai tout à fait de son avis.

L'hon. M. MANION: C'est ce que je voulais dire, bien entendu.

L'hon. M. BOIVIN: Mais lorsqu'il dit que le revenu du capital est le même que celui du travail, je dois différer d'opinion avec lui parce qu'il y a une différence dans les deux cas qu'il a cités. L'un des deux hommes n'a pas économisé d'argent et, par conséquent, n'a pas de capital. L'autre a placé un capital qui lui rapporte son revenu.

L'hon. M. MANION: C'est parce que le premier a été économe et le second imprévoyant.

L'hon. M. BOIVIN: Absolument, mais le capital est le résultat de l'économie, et nous imposons le capital. Nous grevons le revenu du capital.

L'hon. M. MANION: C'est un raisonnement fort spécieux.

L'hon. M. BOIVIN: C'est possible, mais il n'en est pas moins vrai que le capital accumulé n'est pas taxé par ce Gouvernement. Il ne l'a pas été par le ministère précédent. En vertu de la loi de l'impôt sur le revenu, le capital a toujours été respecté. Ce qui était frappé de la taxe était le pouvoir de revenus de ce capital ou le revenu qui en provenait. Dans ce cas-ci, celui qui a placé son argent a encore les mêmes moyens de gagner sa vie que celui qui n'a aucun capital, c'est-à-dire si les deux sont du même âge et placés dans les mêmes circonstances.

M. McGIBBON: Les rentes viagères de l'Etat et les rentes des compagnies d'assurance-vie sont-elles imposables en vertu de cette résolution?

L'hon. M. BOIVIN: Les rentes viagères de l'Etat et des compagnies d'assurance sont exemptes de la taxe sous le régime de l'ancienne loi et cette disposition n'a subi aucune modification.

M. CAHAN: Je comprends très bien que mon honorable ami fasse la distinction entre le revenu mérité et le revenu immérité en donnant à ces mots "earned income" et "unearned income" le sens qu'il leur attribue. Mais pourquoi ne ferions-nous pas aussi bien la distribution entre le revenu mérité, c'est-à-dire, si j'ai bien compris, le salaire ou l'argent provenant des services professionnels ou autres, et le revenu provenant d'obligations, de débentures, ou de prêts hypothécaires, ce qui constitue un revenu immérité? L'une des principales causes du mécontentement, c'est que le Gouvernement met à part une catégorie de revenu immérité, savoir les dividendes, et les soumet à un régime préjudiciable, les place dans une position inférieure sans, cependant, faire une distinction très nette entre le revenu mérité et le revenu immérité lorsqu'il s'agit de recettes provenant des obligations, débentures, prêts hypothécaires et autres fonds prêtés de toutes sortes de façons.

L'hon. M. BOIVIN: Je voudrais bien être en mesure de découvrir un mode équitable pour faire la distinction entre le revenu provenant de placements sur obligations et prêts hypothécaires et le revenu provenant du salaire; si je pouvais arriver à cela, je proposerais assurément au Conseil privé d'y recourir.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'expérience a été tentée en Angleterre.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, mais la distinction n'existe qu'en ce qui regarde les premiers 2,500 louis sterling du revenu.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce qui est de nature à aider le petit capitaliste que l'on veut secourir.

M. CAHAN: Et le système est également en vigueur aux Etats-Unis.

L'hon. M. BOIVIN: Mais nous trouvant empêchés de faire cette distinction et d'arriver à une solution satisfaisante du problème pour l'incorporer dans la présente loi, nous avons cru devoir faire au moins un pas dans la bonne direction en mettant sur le même pied les revenus mérités et immérités de toute nature. J'ai tenté de pourvoir au cas de la petite compagnie; cependant, je le sais, mes honorables amis s'empresseront de rétorquer comme ils l'ont déjà fait que, pour ce qui est des grandes compagnies, leurs revenus sont assujettis à un double impôt. En ce qui regarde la préparation d'une loi de l'impôt sur le revenu et la fixation des taux et des exemptions la faculté de payer est la première condition dont il faut tenir compte. A la lumière de ce principe, il est assez difficile de justifier l'imposition d'une taxe moins élevée à une personne jouissant d'un certain chiffre de revenu immérité qu'à une autre jouissant du même chiffre le revenu, mais provenant de

son travail. La personne qui touche chaque année des dividendes jusqu'à concurrence de $10,000 est tout aussi en mesure d'acquitter l'impôt que celle qui touche le même revenu de $10,000 sous forme de gages ou de salaires. Le fait que la compagnie d'où proviennent les dividendes a déjà acquitté la taxe ne diminue en rien la faculté de paiement de la personne qui touche les dividendes. Elle reçoit une somme nette de $10,000, tout comme le salarié qui touche une somme nette de $10,000. De plus, tout le monde admettra que la première personne a un capital déjà placé et disponible pour ses vieux jours tandis que le salarié devra peut-être mettre de côté une partie considérable de son traitement afin de se prémunir contre les aléas de la vieillesse.

Les objections que l'on fait valoir contre ce que certains honorables membres ont dénommé le "système de la double taxe", doivent s'appuyer sur l'idée que l'actionnaire et la compagnie ne sont qu'une seule et même entité dans la réalité, bien que la loi fasse une distinction. Or, si nous adoptons cette manière de voir pour l'instant, nous devons admettre qu'en reconnaissant une seule entité à l'actionnaire et à la compagnie, le présent bill décrète une réduction de 1½ p. 100 au bénéfice de la compagnie, laquelle diminution contribue à accroître le chiffre des bénéfices de l'actionnaire. A ceux qui pourraient prétendre que la présente loi aura pour effet de permettre au Gouvernement de plonger les mains deux fois dans les mêmes goussets, je ferai observer en passant que l'abolition de l'exemption se justifie du fait que la capacité de l'actionnaire à acquitter l'impôt doit être examinée en regard de la somme qui lui est versée à titre de revenu net.

On a fait observer que le Gouvernement va causer un grand tort à l'industrie canadienne et que nous allons forcer les capitalistes canadiens à placer leurs fonds aux Etats-Unis, ou dans d'autres pays étrangers. Je le demande aux honorables membres: pour quelle raison le capitaliste canadien, qui a l'avantage de placer ses fonds dans une compagnie canadienne dont les bénéfices ne sont grevés que d'une taxe de 9 p. 100, irait-il faire des placements dans une entreprise américaine où les profits des compagnies sont assujettis à une taxe de 13 p. 100? On prétend que nous décourageons les placements dans les industries canadiennes du fait que nous taxons les dividendes des grandes compagnies sans tenir compte de la taxe normale. Il serait tout aussi raisonnable pour mes honorables amis de prétendre que nous découragerions les placements dans les entreprises canadiennes, si nous abolissions complètement l'impôt sur le revenu, car tout le monde se trouverait alors placé exactement sur le même pied. J'estime qu'il n'est pas du tout nécessaire d'être animé d'un patriotisme intense,—et nous avons encore des canadiens patriotes qui placeront leurs fonds au pays,—pour nous rendre compte que nous avons tout à gagner de placer nos capitaux au Canada où les bénéfices des compagnies industrielles ne sont grevés que d'une taxe de 9 p. 100 comparativement à celle de 13 p. 100 qui est en vigueur sur les mêmes placements aux Etats-Unis.

M. RYCKMAN: Quand on a payé 13 p. 100, c'est tout. Le Gouvernement encaisse l'argent deux fois et les deux impôts s'élèvent à plus de 13 p. 100.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami fait erreur, car il sait que ce n'est pas tout. Quand le contribuable touche son dividende des Etats-Unis, il en fait rapport au gouvernement canadien, s'il est honnête, et il paye la taxe exactement comme s'il n'avait payé que 9 p. 100 au Canada. En outre, si ses revenus sont considérables, il y a une disposition de la loi américaine qui n'existe pas dans la nôtre et les dividendes sont taxés là-bas avant que le Canadien qui a engagé ses capitaux aux Etats-Unis, les ait reçus au Canada.

La modification de la loi nous a permis de réduire la taxe sur les compagnies. Nous l'avons réduite de 10½ à 9 p. 100 pour encourager les placements de capitaux au Canada. L'honorable député de Pictou (M. Cantley) prétendait, il y a un moment, qu'une grande compagnie industrielle de la Nouvelle-Ecosse avait besoin de fonds pour son exploitation et qu'il était difficile, pour permettre à cette compagnie de continuer les affaires et de donner du travail aux Canadiens, d'inviter le placement de capitaux anglais, parce que le revenu qu'on en retirerait serait taxé de 9 p. 100. C'est beaucoup moins difficile que cela ne l'aurait été l'an dernier, puisque si la loi n'avait pas été modifiée les recettes de la compagnie auraient été taxées de 10½ p. 100. Nous avons réduit la taxe de 1½ p. 100.

M. CAHAN: Ne vaudrait-il pas mieux taxer le revenu de la corporation de 13 p. 100 comme cela se fait aux Etats-Unis et permettre que les dividendes soient exemptés d'une partie de la taxe, comme auparavant? Ainsi, par exemple, le citoyen américain qui engage des capitaux au Canada,—et les Américains ont placé 300 millions dans nos compagnies,—échappe entièrement à la taxe canadienne d'après le système proposé par mon honorable ami.

L'hon. M. BOIVIN: Qui y échappe?

M. CAHAN: L'Américain. La compagnie existe au Canada, elle jouit des privilèges qui existent au pays, gagne son argent au Canada, et, si vous faites payer la taxe par la corporation, l'actionnaire américain doit verser sa part. Il vaudrait donc mieux pour le pays de taxer le revenu de la corporation de 13 p. 100, si vous voulez, et de faire payer les impôts par les étrangers qui ont des actions de ces compagnies, tout comme par les Canadiens qui ont de ces actions.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami devrait du moins tomber d'accord avec son collègue de Pictou.

M. CAHAN: Pas nécessairement.

L'hon. M. BOIVIN: Une entente serait nécessaire pour l'amour de la paix et de l'harmonie à gauche de la Chambre. Mon honorable ami de Pictou vient de prétendre que le capital anglais ne voulait pas s'engager dans un but déterminé en Nouvelle-Ecosse, parce que l'impôt de 9 p. 100 est trop élevé et, à présent, l'honorable député demande qu'on le fixe à 13 p. 100.

M. CAHAN: Je ne discute pas la question avec l'honorable député de Pictou. Je la discute comme proposition loyale et afin que le ministre l'étudie. Je prétends que si ses techniciens étudient cette proposition ils constateront que, pour la grande majorité du peuple canadien, il vaudrait mieux imposer une taxe de 13 p. 100 sur les revenus de la compagnie que d'accepter la proposition qui nous est soumise et qui fait retomber le fardeau de la taxe sur les dividendes canadiens. Cela s'applique aux dividendes s'élevant à $3,000 et plus. J'ai à mon bureau une lettre d'un ministre méthodiste respecté, avancé en âge, et qui, sur son modeste traitement, a économisé un certain montant. Il prend aujourd'hui sa retraite et doit entretenir certaines personnes. Il a placé tout ce qu'il a pu économiser, et, comme il me le fait observer, son impôt est maintenant triplé.

L'hon. M. BOIVIN: A cause de leurs divergences d'opinion, je ne sais comment m'y prendre pour répondre aux honorables députés de la gauche. En présentant la loi discutée, une des anomalies que le Gouvernement a voulu corriger était l'énorme différence qui existait dans le revenu payé entre ceux qui travaillent à salaire, ceux qui touchent des revenus d'hypothèques ou de débentures, et ceux dont les revenus proviennent de dividendes payés par des compagnies à fonds social ou des corporations. Je veux dire au peuple canadien,—et la majorité des gens l'ignorent,—que d'après l'ancienne loi, celui qui touchait un revenu de $10,000 comme fonctionnaire exécutif d'une grande corporation, ou comme employé du Gouvernement travaillant seize heures par jour...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce ne saurait être pour le Gouvernement.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, il y a un très grand nombre de bons fonctionnaires dans l'administration. Ils travaillent seize et dix-huit heures par jour et rendent de précieux services au pays. D'après l'ancienne loi, un fonctionnaire gagnant $10,000 était obligé de payer $619.50 comme impôt sur le revenu, tandis que celui qui avait assez de capitaux pour acheter des valeurs de la Banque de Montréal, de la compagnie du Pacifique-Canadien ou de n'importe quelle autre société canadienne, ne versait sur un revenu de $10,000 que $115.50. Telle était l'ancienne loi. Etait-ce juste?

M. CAHAN: Ce n'est pas un juste exposé de l'ancienne loi.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, absolument juste.

M. CAHAN: Non.

L'hon. M. BOIVIN: C'est un exposé absolument exact que l'honorable député ne peut pas contester.

M. CAHAN: Il est injuste, inexact et indigne de l'honorable ministre qui l'a fait.

Des VOIX: Très bien.

L'hon. M. BOIVIN: Je suis heureux de voir que l'honorable député trouve plaisir à qualifier ma déclaration d'indigne et à se faire applaudir.

M. CAHAN: Certes oui, elle est indigne.

L'hon. M. BOIVIN: Elle est fondée sur des chiffres absolument exacts.

M. CAHAN: Pas dans ce qu'ils donnent à entendre.

L'hon. M. BOIVIN: Celui qui retirait $10,000 en dividendes d'une société canadienne ne payait autrefois qu'un impôt de $115.50, tandis que celui qui touchait la même somme, comme rétribution de son travail, payait $619.50.

M. CAHAN: Je vais expliquer pourquoi j'ai qualifié d'indigne la déclaration du ministre qui a l'habitude d'être juste. Il ne l'est pas dans l'occurrence, car il omet inconsciemment de dire que celui qui touche le dividende mentionné a déjà versé 9½ pour 100 sur sa part du capital.

L'hon. M. BOIVIN: L'honorable député veut-il me dire dès maintenant s'il n'est pas vrai que la Banque de Montréal et la compa-

gnie du Pacifique-Canadien versent depuis qu'elles paient l'impôt sur le revenu les mêmes dividendes qu'auparavant?

M. CAHAN: Si je devais appliquer à cette remarque l'expression courante américaine, je dirais que c'est un pur bluff, trompant, quoique pas intentionnellement. . .

Des VOIX: A l'ordre.

D'autres VOIX: Rétractez.

M. CAHAN: Non.

Des VOIX: Rétractez.

M. le PRESIDENT: L'honorable député a dit que le ministre trompait. . .

M. CAHAN: Non; j'ai dit que sa déclaration était susceptible de tromper, sans que le ministre ait eu cette intention.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. L'honorable député a déclaré que le ministre cherchait à tromper le comité.

M. CAHAN: Non; je n'ai pas dit cela.

M. le PRESIDENT: Je me vois obligé de demander à l'honorable député de retirer cette remarque.

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

L'hon. M. MANION: Monsieur le président. . .

Des VOIX: A l'ordre.

L'hon. M. MANION: J'invoque le règlement.

M. le PRESIDENT: Il n'y a pas à invoquer le règlement. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges peut se défendre lui-même.

L'hon. M. MANION: J'allais vous faire respectueusement observer, monsieur le président, que vous aviez mal compris mon honorable collègue. Avec tout le respect que je dois à monsieur le président, j'ai entendu l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges dire distinctement que le ministre n'avait pas eu l'intention de tromper.

M. le PRESIDENT: Il l'a dit après.

L'hon. M. MANION: Non.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Ces interruptions sont inutiles. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges peut parfaitement se défendre lui-même, et, s'il y a eu malentendu entre lui et moi, je remettrai volontiers les choses au point.

M. CAHAN: Monsieur le président, eussé-je dit ce que vous croyez m'avoir entendu dire, je l'aurais certainement retiré et j'aurais fait des excuses.

[L'hon. M. Boivin.]

M. le PRESIDENT: Alors je m'excuse d'avoir mal compris l'honorable député.

M. CAHAN: Je serais le dernier au monde à faire pareille imputation à l'endroit de l'honorable ministre des Douanes, et il le sait très bien. Je voulais simplement dire que, tout en n'ayant pas l'intention de tromper, le ministre avait fait une assertion qui, selon moi, ne laissait pas d'induire en erreur à cause de ce qu'elle donnait à sous-entendre. Je ne crois pas me tromper. Je lui dis de nouveau que la banque de Montréal ou le Pacifique-Canadien, s'ils n'avaient pas à verser l'impôt de 9½ p. 100 auquel ils sont assujétis en leur qualité de compagnies, augmenteraient en conséquence les dividendes qu'ils servent à leurs actionnaires.

L'hon. M. BOIVIN: Il me fait plaisir d'entendre cette affirmation de la part de l'honorable député. Les honorables députés et le public peuvent la prendre pour ce qu'elle vaut. Il prétend que la banque de Montréal et le Pacifique-Canadien, s'ils ne devaient pas acquitter l'impôt de 9½ p. 100, en verseraient immédiatement le montant à leurs actionnaires sous forme de dividendes. Mon honorable ami sait fort bien que cela ne saurait être.

M. CAHAN: J'en ai la conviction.

L'hon. M. BOIVIN: Il sait que les compagnies en feraient bénéficier leur clientèle; il sait qu'elles en feraient profiter leurs employés; il sait que si les compagnies n'étaient pas soumises à cet impôt tout le monde en bénéficierait plus ou moins; mais il sait aussi que cet argent n'irait pas directement aux actionnaires. Je m'efforçais de lui faire voir que les dividendes servis par ces compagnies à l'heure actuelle et dans le passé sont les mêmes. Il est vrai que les sommes inscrites au fonds de réserve peuvent être un peu moins considérables et que ces compagnies peuvent exiger un peu plus du public pour les services qu'elles lui rendent, mais tout le monde conviendra que les actionnaires ne perdent rien du capital qu'ils ont placé dans ces entreprises. Ce dernier ne se trouve amoindri en aucune façon. Ce capital rapporte à l'actionnaire $10,000 de revenu et je prétends qu'il devrait payer sur ce revenu un impôt aussi élevé que ce que l'on exige de l'individu qui, par son travail, gagne un même revenu de $10,000.

M. CAHAN: On peut différer d'opinion sur la question de savoir si l'impôt est équitable ou injuste, mais vous ne me convaincrez jamais que lorsqu'une compagnie est obligée de verser au trésor public un impôt de 9½ p.

100 sur son revenu, les actionnaires de cette compagnie ne se trouvent pas privés de l'équivalent en bénéfices; que ces fonds soient distribués en dividendes déclarés directement ou qu'une partie aille au fonds de réserve, ce sont les actionnaires qui en bénéficient; et invariablement, ou la plupart du temps, à moins de circonstances dommageables à la réputation de la compagnie, l'augmentation de la réserve détermine sur la place un relèvement correspondant du cours des actions. Assurément, ce sont les actionnaires qui bénéficient, directement ou indirectement, de tout l'argent que la compagnie n'a pas à payer en impôt.

L'hon. M. BOIVIN: Pourquoi mon honorable ami a-t-il prétendu, immédiatement après la reprise de la séance, que les corporations d'utilité publique ne pouvaient payer l'impôt sur le revenu au Gouvernement sans se faire rembourser par leurs clients.

M. CAHAN: Parce qu'elles se trouvent dans une situation tout à fait différente?

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami peut-il me faire voir exactement là où se trouve la ligne de démarcation entre la compagnie qui se fait rembourser son impôt sur le revenu par ses clients et celle qui ne le fait pas?

M. CAHAN: Oui, je crois pouvoir établir assez exactement cette démarcation, et je croyais l'avoir fait ce soir lorsque j'ai été si grossièrement mal compris par un des députés de Toronto. Je ne parlais pas à ce moment-là de corporations de services publics en général de Toronto ou d'Ontario,—cette province peut faire ce que bon lui semble,—mais je parlais des corporations de services publics dont tout le revenu est subordonné à la réglementation d'une commission des services publics. Cette dernière accorde à une compagnie de ce genre certains taux qui lui permettent de suffire à ses frais d'exploitation, au service de l'intérêt sur ses obligations et débentures en cours, et en sus de cela, à un certain dividende d'un taux raisonnable pour ses actionnaires. Si cette corporation est obligée de payer au gouvernement fédéral l'impôt sur son revenu, invariablement la commission du service public l'autorise à exiger du consommateur un supplément de prix par lampe ou par ch. Par conséquent les deux compagnies ne sont pas du tout sur un pied d'égalité. Le revenu d'une compagnie industrielle ordinaire est attribuable à sa capacité de rendement et à l'énergie que déploient ses administrateurs; mais le revenu d'une compagnie d'utilité publique régie par une commission de services publics dépend de la décision arrêtée par cette dernière de faire entrer en ligne de compte l'ensemble des débours de cette compagnie.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ferais observer à l'honorable ministre qu'il aurait pu nous épargner beaucoup de discussion s'il nous avait dit qu'il admettait, en partie du moins, l'injustice dont nous nous plaignons.

L'hon. M. BOIVIN: C'est ce que j'ai fait dès que j'ai pu prendre la parole.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pas du tout, l'honorable ministre n'a certainement pas cette candeur. Il est en train, s'il n'y prend garde, de se faire une réputation machiavélique. S'il espère en tirer quelque bénéfice, il pourrait bien se tromper, car ce n'est pas une réputation enviable.

L'hon. M. BOIVIN: Vous avez bien raison.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: S'il nous avait dit dès le début que la double taxe est répréhensible et qu'il ferait tout en son pouvoir pour l'empêcher, l'opposition aurait pu ajourner ses critiques à la discussion du projet de loi. Mais j'avertis le ministre qu'il ressemble encore à Machiavel quand il déclare que cette disposition a pour but de faire la différence entre les revenus gagnés et les revenus provenant de placements, car l'article ne fait rien de tel. Le ministre ne peut nous montrer une seule disposition en ce sens, et si je me trompe je le prie de me montrer en quoi. Le raisonnement du ministre est celui-ci: l'impôt atteindra dans la même mesure exactement l'intérêt d'un porteur d'obligations et le revenu d'un contribuable constitué par son travail; de même, un créancier hypothécaire ne paiera pas plus de taxes sur son intérêt. Mais, par exemple, le petit industriel qui emploie une centaine d'hommes paiera davantage, excepté si, aux termes du projet de loi, il peut être démontré que son entreprise est une affaire de famille, auquel cas il pourra choisir d'être taxé comme actionnaire.

On ne fait pas le moindre effort pour sortir d'embarras, à cause du fait que les petites exploitations n'ont pas de garanties de durée, car elles n'ont pas de capital pour les appuyer. Si le Gouvernement avait eu cette intention, il fallait imiter le système anglais qui a fait ses preuves et que l'on a conservé. Cette distinction n'est pas nécessaire lorsqu'il s'agit de très gros revenus; mais on a pensé qu'il fallait en tenir compte pour les petits revenus, et l'on s'est dit que le capital anglais placé dans l'industrie ne devait pas souffrir un préjudice à l'avantage des capitaux qui ont servi à acquérir des obligations ou autre papier. En Angleterre on s'occupe de ces cas-

là; mais notre ministre n'en fait rien, ou s'il tient compte de l'intérêt de pareils placements, ce n'est pas tout à fait comme il le faudrait.

J'espère que l'honorable ministre va pouvoir donner quelque satisfaction à l'honorable député d'Argenteuil (sir George Perley) à cet égard. En résumé, le Canada désire des capitaux pour développer nos industries. Sur ce point, le ministre sera de mon avis, je pense, et il dira avec moi que toute entreprise offre des chances de succès et de revers. A aucune époque on ne peut dire que l'industrie canadienne a constitué plus de risques qu'à présent. Les entreprises industrielles sont encore trop hasardeuses; les faillites sont communes. Sans doute il y a de grands établissements qui font de bonnes affaires; mais ce ne sont pas ceux-là qui nous préoccupent. Le ministre ne fera pas grand mal aux grandes entreprises d'intérêt public. Le danger à redouter, c'est qu'on ajoute aux embarras des industries encore à leurs débuts. J'ignore si le ministre l'a essayé lui-même; mais il est devenu très difficile de se procurer des capitaux pour une nouvelle industrie. A ce propos, je remarque que, si le ministre a fort habilement mis notre collègue de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) en présence de l'affirmation catégorique de celui-ci, par contre le ministre s'est écarté de son propre raisonnement. D'abord, le ministre a soutenu que les contributions demandées à une compagnie n'avaient aucune espèce d'intérêt pour les actionnaires. Leurs dividendes restent absolument les mêmes.

L'hon. M. BOIVIN: Je maintiens ma prétention dans le cas des grandes compagnies.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce n'est pas ce que le ministre disait il y a quelques jours. Il a démontré en termes éloquents qu'il avait favorisé les actionnaires, les nouveaux souscripteurs, et le reste, puisque l'impôt demandé aux compagnies,—qui ne se fait pas sentir aux actionnaires,—se trouvait réduit à 9 p. 100, tandis qu'il est de 13 p. 100 aux Etats-Unis. La vérité est que l'impôt atteint les actionnaires, et par conséquent c'est la seconde proposition du ministre qui est exacte et non la première. Les actionnaires sont intéressés dans le payement de l'impôt; c'est pourquoi j'estime qu'il est important que l'impôt canadien soit plus léger que l'impôt américain, car nous avons besoin de capital en notre pays.

Je demande aussi quelques renseignements pour nous servir dans la discussion du projet de loi. Le Trésor a prélevé 31 millions de dollars sur les compagnies commerciales. Les dividendes ne seront pas sujets à payer la double taxe, mais ceux-là seulement qui ont été distribués. Je prierai le ministre de nous dire le montant des dividendes déclarés par les compagnies canadiennes. J'ai dressé moi-même un calcul. Ce n'est même pas un chiffre approximatif, puisque je ne possédais point les matériaux nécessaires. Cependant, on peut dire que le montant des dividendes atteint environ 250 millions par année.

L'hon. M. BOIVIN: Autour de 295 millions de dollars, il me semble.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis heureux d'apprendre que mon estimation était assez juste. A présent, je voudrais savoir quelle proportion de ces dividendes a été payée à des citoyens canadiens, car si je ne m'abuse la double taxe n'est appliquée qu'aux revenus des citoyens canadiens. On ne cherche pas à imposer les dividendes de l'étranger; alors, tandis que nous étudions cette double taxe, il importe de savoir au juste quelle proportion est versée à l'actionnaire canadien. Là encore ma supputation a été on ne peut plus approximative; je m'inspirais de l'espoir qu'en dépit de ce qui s'est passé en notre pays depuis quelques années les Canadiens avaient conservé assez de leurs propres ressources pour avoir droit à la moitié au moins des dividendes. J'ai donc mis ce chiffre à 125 millions. L'honorable ministre aura peut-être l'obligeance de vérifier cela aussi.

L'hon. M. BOIVIN: Je ferai faire des recherches là-dessus; il va sans dire qu'il est impossible d'en déterminer le montant exact sans examiner les rapports d'impôt sur le revenu de tous les citoyens du Canada. Je veux faire remarquer à mon honorable ami que ce qu'il a dit était fondé sauf sur un point. Les dividendes payés aux étrangers, a-t-il affirmé, ne sont pas taxés et ne payent pas d'impôt sur le revenu en Canada; cela est vrai. Puis il a dit que nous punissons notre public puisque nous imposons les actionnaires canadiens et n'imposons pas les actionnaires étrangers. S'il veut ajouter que tous les Canadiens qui reçoivent des dividendes de compagnies canadiennes, et dont le revenu total est inférieur à $3,000 par année,—et il y en a des milliers et des milliers,—ne payent pas d'impôt, je lui donnerai raison.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami prétend-il que le gros de ces dividendes soit payé aux gens de fortune modeste?

L'hon. M. BOIVIN: Je ne dirais pas cela, mais je crois qu'il en est ainsi d'une bonne partie.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Je me demande si le ministre consentirait à réserver cet article. Je trouve dans son argument au sujet des dividendes payés par des entreprises telles que le chemin de fer Pacifique-Canadien et la Banque de Montréal un point faible bien marqué. Si toutes les compagnies étaient aussi fortes que celles qu'il a nommées, notre situation serait bien meilleure; mais tous nous avons eu l'expérience de perdre des fonds placés dans différentes entreprises et il faut tenir compte du risque du placement. Il nous faut prendre les mauvais avec les bons et le ministre ne doit pas tenir compte uniquement des entreprises qui ont réussi. Je crains fort que cette résolution, telles qu'elle est rédigée, ne fasse réfugier le capital canadien dans les valeurs et les hypothèques; et il sera dfficile ou impossible de subvenir aux besoins financiers des nouvelles industries au Canada.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami a raison et la seule objection valable à l'encontre de la présente mesure, c'est qu'elle aura peut-être pour résultat de modifier les méthodes financières au Canada, de sorte que les compagnies chercheront à obtenir plus de fonds par la vente d'obligations et moins par la vente d'actions privilégiées. Voilà qui n'est pas à souhaiter, selon moi, et s'il y avait moyen d'éviter pareil résultat, je le ferais certainement. Je ne veux pas refuser la demande de réserver le présent article; mais je m'engage à ne pas proposer le bill pour la 2e lecture avant mardi de la semaine prochaine. Nous accorderons ce délai pour l'étude des propositions; mais j'espère que les membres de l'opposition agréeront l'adoption des résolution et nous permettront ainsi de faire imprimer le bill et de le présenter à la Chambre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous devrions avoir un exemplaire du projet de loi.

L'hon. M. BOIVIN: Nous nous efforcerons de le faire distribuer demain.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Je me contente de cela si le ministre veut réellement chercher une issue à cette difficulté.

L'hon. M. BOIVIN: J'ai déjà exprimé le désir d'agréer la demande de l'honorable représentant d'Argentueil; mais que j'aie ou non ce plaisir et ce privilège, je parlerai de la chose au ministre des Finances que mon honorable ami a déjà consulté, j'en parlerai aussi aux fonctionnaires du département dans le but de déterminer s'il n'y a pas moyen d'aplanir la difficulté qui constitue lu seule objection valable contre le projet tel qu'il est rédigé.

(L'article est adopté.)

Les articles 5 et 6 sont adoptés.

Sur l'article 7.

M. CAHAN: Je crois comprendre que ceci s'applique aux compagnies dont les placements sont en valeurs; seulement le placement pourrait très bien être sur un nombre de choses. Il me semble donc qu'on serait bien avisé de définir "placements" dans le bill de manière à l'appliquer exclusiivement aux valeurs.

L'hon. M. BOIVIN: Le terme "placement" sera défini dans le bill.

M. CAHAN: Fort bien.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il nous faudrait, je pense, des explications complètes.

L'hon. M. BOIVIN: Cette clause se rapporte surtout aux immeubles. Il se trouve un grand nombre de gens au Canada qui ont l'habitude de placer leurs capitaux dans l'immeuble. Ils achètent des propriétés dans une certaine partie d'une ville afin d'encaisser un joli profit en revendant plus tard. Mon honorable ami sait que, sauf pour l'agent d'immeubles,—car dans son cas, il s'agit de sa principale occupation,—le profit sur la vente d'un immeuble n'est pas sujet à l'impôt d'après la loi. Nous croyons que si les profits sur la vente d'un immeuble ne sont pas imposables, les frais courants de cet immeuble ne devraient pas être déduits.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ne pourrait-on pas expliquer le point plus clairement? Je ne m'oppose aucunement à cette clause. De fait, j'avais l'impression que la loi couvrait déjà ce point. Je sais qu'il y a une quinzaine d'années, j'eus l'imprudence d'acheter une propriété que j'ai depuis voulu vendre et sur laquelle j'ai payé les taxes et je n'ai jamais demandé les réductions.

L'hon. M. BOIVIN: Aujourd'hui, la personne qui a acheté un immeuble ne rapportant aucun revenu, par exemple, un lot vacant, ou des actions qui ne payent aucun dividende, peut déduire les frais courants du revenu qu'il retire d'autres sources. Lorsque le lot vacant ou les actions improductives étaient vendus avec profit, il n'avait pas à payer l'impôt sur ce profit, à moins, naturellement, qu'il ne fût un agent d'immeubles.

M. CAHAN: Que comprend le terme "frais courants"?

L'hon. M. BOIVIN: Il comprend l'intérêt sur une hypothèque appliquée à la propriété, les taxes et, dans le cas d'un édifice, l'assurance.

M. CAHAN: Puis-je faire une remarque sur ce point? S'il inclut l'intérêt, cela ne semble pas juste. Supposons que je possède une obligation de $5,000 du gouvernement du Dominion sur laquelle je reçois des intérêts. Ce n'est pas une obligation exempte de l'impôt. Supposons que j'achète un terraian sur lequel j'ai une hypothèque de $5,000. Vous ne devriez pas me forcer de vendre cette obligation de $5,000 du gouvernement du Dominion pour libérer cette hypothèque, mais je crois que l'intérêt sur l'hypothèque contrebalance amplement l'intérêt que je reçois sur l'obligation.

L'hon. M. MANION: Puis-je poser la question suivante à l'honorable ministre? Je sais que dans le passé on permettait les taxes sur une propriété vacante. Supposons qu'aujourd'hui, sous le régime de la nouvelle loi, un homme perçoit des loyers sur lesquels il lui faut payer l'impôt comme sur ses autres revenus, et supposons de plus qu'il possède d'autres terrains vacants dans la même ville. Est-ce qu'on ne lui permettrait pas de soustraire les taxes payées sur l'immeuble vacant des revenus de l'immeuble occupé?

L'hon. M. BOIVIN: Si cet immeuble a été acheté dans le but de le louer et qu'il reste avant, il peut déduire les frais; mais si l'immeuble est une propriété vacante achetée et gardée pour la spéculation...

L'hon. M. MANION: Le ministre, je pense, n'a pas saisi ma question. Supposons qu'un homme possède un édifice qui lui donne un revenu de $5,000 par année. Ce revenu est joint à ses autres revenus et frappé de l'impôt. Supposons que, de plus, dans la même ville, il possède quelques lots vacants sur lesquels il paye $1,000 de taxes par année. Dans le passé, cette somme de $1,000 de taxes sur la propriété vacante, tout comme les taxes sur la propriété occupée, étaient soustraites des loyers de sa propriété. Sous le régime de la nouvelle loi, pourrait-il soustraire ces taxes comme il le faisait dans le passé? Sinon, je crois que la mesure est absolument injuste et je vais vous dire pourquoi. Dans tout l'Ouest du pays, des lacs à la côte, plus que dans l'Est, bien des gens, avant l'adoption de l'impôt sur le revenu dans ce pays, placèrent leurs capitaux dans l'immeuble, et, dans bien des cas, achetèrent au delà de leurs moyens. Plusieurs d'entre eux aujourd'hui, dirons-nous, possèdent cinq ou six blocs de propriétés; ils sont pauvres en dépit de toutes leurs propriétés. Quelques-uns ont abandonné leurs terrains; mais supposons qu'un homme ait gardé les siens et il est propriétaire de cinq ou six terrains, dont l'un lui rapporte $1,000 par année; ses taxes sur ses autres terrains vacants lui coûtent $1,000 par année. Il a gardé ces propriétés. Et il ne s'en tire pas sans perte, car il a perdu l'intérêt sur son placement, et la valeur de la propriété a dû tomber s'il a acheté au moment où les prix étaient à leur maximum. Il me semble que les taxes sur la propriété vacante devraient pouvoir être soustraites du revenu de l'autre propriété.

M. BOYS: Est-ce que l'on a permis de soustraire les frais ou dépenses d'une propriété improductive du revenu tiré d'autres sources? Dans ce cas, j'aimerais à savoir s'il est trop tard pour que je puisse réclamer quelque chose à ce propos, car j'ai subi des pertes considérables, ne l'ayant pas fait. Il se peut qu'il ne soit pas permis de le faire. Il me semble qu'on devrait retrancher de la somme sujette à l'impôt le montant des taxes imposées sur les immeubles, par exemple. Sinon, c'est un autre cas de double impôt. J'insiste pour qu'on réponde à ma première question; car je n'ai jamais retranché ces sommes et, s'il est permis de le faire, je constate que j'ai perdu une somme fort considérable depuis quatre ou cinq ans.

Un MEMBRE: Moi aussi.

M. BOYS: Il y en a d'autres, je n'en doute pas et je leur souhaite du bien.

L'hon. M. BOIVIN: On me dit que, jusqu'à maintenant, on a toujours permis de retrancher les frais généraux, sauf quand ces frais sont imputables sur le commerce, l'occupation, la profession ou le métier principal du contribuable. En d'autres termes, on ne peut déduire les frais généraux occasionnés par un terrain vacant du revenu principal du contribuable, c'est-à-dire du revenu provenant de son occupation principale. Mais, s'il a ce qu'on appelle un revenu secondaire, il en retranchera ces frais généraux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cela semble équitable.

L'hon. M. BOIVIN: On est d'avis que, dans le cas de terrains vacants achetés pour des fins de placement, si l'on ne doit pas acquitter d'impôt sur le profit réalisé au moment de la vente de la propriété, on ne doit faire aucune déduction à cause des frais généraux.

L'hon. M. MANION: Ou sur la perte.

L'hon. M. BOIVIN: Cela s'applique dans les deux cas.

M. BURY: Le ministre établit-il une différence entre un terrain vacant et un édifice? On peut acheter l'un ou l'autre pour des fins de placement en pensant que, avec le temps, la valeur du terrain ou de l'édifice augmentera. Comment le ministre peut-il faire cette distinction?

L'hon. M. BOIVIN: En général, les loyers provenant de l'édifice font partie du revenu du propriétaire. Il paie l'impôt sur ce revenu et, par conséquent, il a droit de retrancher les taxes qu'il acquitte.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce n'est pas un élément d'actif improductif.

L'hon. M. BOIVIN: Non.

M. BOYS: Est-ce que l'article relatif aux intérêts se rapporte à l'intérêt sur la mise de fonds ou seulement sur les hypothèques non remboursées?

L'hon. M. BOIVIN: Seulement dans ce dernier cas.

M. BOYS: Je prie le ministre d'étudier la question des taxes que le propriétaire doit acquitter. Pourquoi le forcer à verser ces taxes, et, en outre, l'impôt sur le revenu provenant des loyers.

L'hon. M. BOIVIN: C'est parce que, dans un grand nombre de cas, les taxes ne sont pas payées par le propriétaire, mais par le locataire. Si nous adoptions l'avis de mon honorable ami, nous serions forcés de déduire du revenu du locataire le montant du loyer qu'il verse, ce qui entraînerait de grandes difficultés administratives. Si l'on exempte le locataire et si l'on retranche la somme des taxes imposées sur la propriété qu'il occupe, il faudra déduire la somme versée par le locataire d'une propriété voisine dont le propriétaire paie les taxes. Ce serait très difficile à réglementer.

M. BOYS: Je ne puis comprendre que la question soit si compliquée. Personne ne peut prétendre qu'il acquitte des impôts quand il n'en paie pas. Si dans mon rapport, j'indique que j'ai versé $55 en impôts, c'est moi, et non un autre, qui ai déboursé ce montant.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami parle-t-il de propriétés qui ne rapportent rien ou d'une propriété où le contribuable lui-même demeure?

M. BOYS: J'ai parlé du point que le ministre lui-même a soulevé.

L'hon. M. BOIVIN: Si mon honorable ami ne parle que des taxes imposées sur les propriétés qui ne rapportent pas de revenus. . .

M. BOYS: C'est de cela que je parle.

L'hon. M. BOIVIN: Je prétends qu'on ne devrait pas retrancher ces taxes de la somme sujette à l'impôt. La valeur de la propriété augmente sans cesse.

Divers MEMBRES: Oh! non.

L'hon. M. BOIVIN: Je ne dis pas toujours.

M. BOYS: Il me fait plaisir d'apprendre que cela s'est produit pour vous; la même chose n'est pas arrivée dans mon cas.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est tout le contraire qui s'est produit pour moi.

M. BURY: Si le ministre fonde son opinion sur ce principe, celui-ci s'applique aussi bien dans le cas d'un terrain vacant que d'un édifice.

L'hon. M. MANION: C'est par milliers que l'on compte dans l'Ouest ceux qui, ayant un peu d'argent, l'ont placé dans l'immeuble et l'ont perdu à peu près tout; et je doute fort qu'il ne soit pas d'homme de profession libérale ou d'homme d'affaires ayant vécu là-bas ou s'y trouvant encore, qui ne soit plus ou moins dans la situation que je signale. Dans bien des cas on possède encore une ou deux propriétés, dont l'une rapporte des loyers, tandis qu'il y a des taxes à payer pour l'autre, mais il ne s'agit là que d'un seul placement immobilier. A coup sûr le ministre tiendra compte d'un cas comme celui-là,—et ils sont nombreux,—et qu'il laissera les impôts payés sur la propriété inoccupée compenser le loyer que le propriétaire retire de l'autre.

L'hon. M. BOIVIN: Outre une diminution générale faite sous l'empire de la loi, le Gouvernement a pensé réaliser le désir formulé par les fonctionnaires du département qui est de rendre la loi plus sévère pour empêcher le plus possible des abus. Nous avons pensé que quiconque est possesseur d'un revenu sujet à l'impôt devrait être forcé d'acquitter cet impôt. Il ne devrait pas y avoir divergence de vue là-dessus, je pense.

L'hon. M. MANION: Mais s'il retire $1,000 d'une partie de sa propriété et qu'il paie un impôt du même montant pour l'autre partie, il ne lui reste pas de revenu.

L'hon. M. BOIVIN: Je ne parle pas du cas particulier cité par mon honorable ami, mais le but général des dispositions que nous sommes à étudier est de rendre la loi plus rigoureuse et de forcer tous ceux qui sont sujets à l'impôt à se conformer à la loi. Sans doute, dans des cas comme celui que signale mon honorable ami de Fort-William, il peut y avoir

injustice. La chose vaut la peine qu'on y songe et on l'étudiera avant la deuxième lecture du projet de loi.

L'hon. M. MANION: C'est tout ce que je demande.

L'hon. M. BOIVIN: Nous nous efforçons d'empêcher les gens de se soustraire à l'impôt. Je ne parle pas des placements d'autrefois, mais de ceux qu'on fait aujourd'hui dans les centres en plein développement, dans ces régions où, par exemple, on sait qu'une industrie va être établie. Nous voulons prévoir le cas de ceux qui placent leurs capitaux en ces endroits pour deux ou trois ans et prétendent qu'on devrait défalquer les frais courants.

M. HANSON: Le ministre pourrait-il nous signaler de ces endroits? J'aimerais savoir où il s'en trouve.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, dans la région du lac Saint-Jean, dans la province de Québec. Si je ne me trompe, on est en train d'organiser une ville dont la population sera d'au moins 30,000 et où six mille hommes seront employés dans des usines hydroélectriques.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il semble que, pour ce qui est du revenu principal d'un contribuable, il ne peut être fait de diminution d'aucune sorte.

L'hon. M. BOIVIN: Sauf celle des frais indispensables subis pour cette affaire en particulier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pour ce qui est du revenu principal du contribuable, il ne se fera pas de diminution d'aucune sorte. Mais il peut fort bien avoir un revenu flottant spéculatif en dehors de son entreprise principale. Dans ce cas, pourquoi ses obligations à l'égard de cette entreprise ne seraient-elles pas prélevées sur le revenu qui n'est pas son revenu régulier?

L'hon. M. BOIVIN: Si mon honorable ami y tient, le projet de loi qui doit être déposé pourra être modifié de façon qu'en cas de vente de la propriété tout le profit réalisé pourra être sujet à l'impôt. Si un homme, en dehors de ses affaires principales, touche un revenu lui permettant de spéculer sur l'immeuble, certes il devrait acquitter l'impôt sur cet immeuble sans réclamer une réduction.

M. CAHAN: J'aimerais à signaler un exemple à l'attention du ministre: supposons que je sois moi-même possesseur d'une propriété ne rapportant aucun revenu. Elle en a déjà rapporté, mais la valeur en a été dépréciée. Aujourd'hui elle ne rapporte rien et je la garde quand même. Il n'est pas question ici d'un placement pour esquiver l'impôt. J'ai une hypothèque sur cette propriété et depuis des années je paie un intérêt de 6 p. 100 au détenteur de l'hypothèque. D'autre part, en dehors de mes affaires ou de ma profession, je suis créancier hypothécaire au montant de $6,000 sur une propriété ne rapportant aucun revenu. Je comprends qu'avant aujourd'hui, si les deux transactions étaient faites en dehors de mes affaires ou de ma profession ordinaires j'aurais pu compenser l'intérêt que j'avais à payer pour l'hypothèque que je devais avec l'intérêt de l'hypothèque dont j'étais le détenteur. Selon moi il devrait encore en être ainsi. J'ai en portefeuille $10,000 d'obligations du Dominion et j'ai une hypothèque de $10,000 sur une propriété qui m'appartient et qui ne rapporte aucun revenu. Je puis vendre mes obligations et éteindre mon hypothèque et alors le revenu et les frais disparaissent en même temps. Mais si je suis détenteur d'obligations, en dehors de mon commerce, je devrais avoir le droit d'inscrire en regard du revenu que je retire des obligations de $10,000 à 6 p. 100, la somme que je paye sur l'hypothèque qui grève encore ma propriété. Telle a été la coutume du département, et elle ne devrait pas être changée, à mon avis.

L'hon. M. BOIVIN: Je conviens qu'il paraît fort raisonnable d'autoriser un homme à contrebalancer l'intérêt qu'il retire d'une hypothèque avec celui qu'il paye sur une hypothèque.

Sir EUGENE FISET: Certes, la même chose devrait s'appliquer aux terrains inoccupés.

L'hon. M. BOIVIN: Je suis enclin aussi à abonder dans le sens de mon honorable ami de Rimouski, mais je dis ceci: quand quelqu'un achète un terrain pour fins de spéculation, il devrait payer l'impôt, et celui-ci ne devrait se déduire que si le propriétaire est un spéculateur en immeubles ou une personne à qui l'on puisse faire payer l'impôt sur le revenu pour le profit réalisé dans la vente du terrain.

Sir EUGENE FISET: Je parle du propriétaire d'un terrain sur lequel il paye des impôts municipaux depuis des années et qui garde le terrain, non pour son bénéfice ou son profit, mais par la force des choses.

L'hon. M. BOIVIN: Je comprends qu'au sujet de cet article on puisse citer plusieurs cas qu'on pourrait appeler des cas d'injustice. On m'informe qu'il a fallu insérer la disposition dans la résolution pour éviter les nombreux abus qui s'étaient répandus sous le régime de la loi, les gens plaçant leurs capitaux

dans l'acquisition d'immeubles, réclamant des exemptions pour les taxes payées sur leurs immeubles, et puis vendant les propriétés et empochant les profits.

M. BOYS: Ils courent un risque. Parfois ils y gagnent et parfois ils y perdent.

M. HANSON: Cette disposition a une portée bien plus étendue que cela. Il s'agit d'une propriété qui ne rapporte pas comme une action qui ne donne pas de dividende. Parfois un homme a quelque argent liquide et achète quelques actions sur marge, peut-être de celles qui ne rapportent pas dividende. Jusqu'ici, il pouvait déduire l'intérêt qu'il avait dû payer au banquier ou au courtier pour détenir cette valeur. Désormais, ce privilège lui sera refusé.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pas de son revenu régulier.

L'hon. M. BOIVIN: Il ne pouvait dans le passé déduire cette somme de son revenu régulier.

M. HANSON: Non, mais il pouvait la retrancher d'autres revenus supplémentaires.

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

M. HANSON: Cette disposition supprime cela.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et la dernière question? La portée de la disposition ne peut-elle pas se limiter à l'abus réel visé par le ministre: les nouveaux placements faits dans des immeubles pour soustraire de l'argent au fisc? Si elle se limite à cela, je suis très heureux de dire: "Adopté", et tout le monde sera content, je pense.

L'hon. M. BOIVIN: Je puis assurer mon honorable ami que nous étudierons la chose, et s'il est possible de rédiger une disposition qui élimine la difficulté et l'abus sans causer de tort, nous le ferons certainement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et qui se borne aux difficultés du commerce immobilier.

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 9:

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cette disposition requiert un peu d'explications.

L'hon. M. BOIVIN: Dans le cas d'une corporation dont un homme, ou une famille ou un petit groupe détient la majorité des actions, il arrive couramment, bien que ce soit en contravention avec la loi des compagnies, je crois, que des actionnaires retirent l'argent nécessaire pour leurs besoins personnels...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si mon honorable ami limite la chose aux compagnies particulières, c'est très bien, mais ce n'est pas le cas.

L'hon. M. BOIVIN: Telle est notre intention et la disposition se limitera à cela dans la loi.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 10:

M. CAHAN: Cet article offre quelque défectuosité, je pense. Prenons le cas des actions achetées à prime. Ce sont les actions d'une compagnie canadienne; elle a des dividendes non distribués en sus du capital, et je l'achète à la Bourse, à 150, disons. Il est décrété dans l'article 10:

10. Que lorsqu'une corporation ayant en disponibilité un revenu non distribué réduit son capital-actions, alors, dans la mesure où cette corporation a en disponibilité un revenu non distribué, le montant reçu par l'actionnaire par suite de la réduction du capital sera censé être un dividende et un revenu reçu par l'actionnaire.

Donc, si j'achète des valeurs à prime et qu'une diminution subséquente du capital me remette la prime que j'ai bien payée en entier, je dois acquitter une taxe comme si c'était du revenu annuel. Le paragraphe 11, l'on me permettra peut-être de le citer, car il se rapporte bien au sujet, dit.

11. Que lorsqu'une corporation ayant en disponibilité un revenu non distribué rachète ses actions à prime, la prime sera censée être un dividende et un revenu reçu par l'actionnaire.

J'achète des actions à 150, pas plus, car c'est le prix auquel la compagnie s'est engagée à les racheter. Après les avoir payées entièrement, la compagnie les rachète à 150, et je suis taxé pour ce $50 comme si c'était du revenu ordinaire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et vous rentrez simplement dans vos fonds?

M. CAHAN: Oui. J'attire l'attention là-dessus, car je crois que c'est de nature à empêcher l'achat des actions à prime rachetables par les compagnies.

M. HANSON: L'honorable député a parfaitement raison, mais son exemple est peut-être excessif. Je citerais plutôt le cas des actions préférentielles à 7 p. 100 et rachetables, d'une entreprise industrielle. Ces actions équivalent pratiquement à des obligations, sauf qu'elles ne sont pas garanties par hypothèque. Elles constituent véritablement une obligation de deuxième rang par rapport à l'actif de la compagnie. La pratique presque invariable

maintenant est de permettre aux compagnies de racheter ces actions moyennant une prime de 7 ou 8 p. 100, suivant l'intérêt. Ces actions sont considérées comme une sorte d'obligation de deuxième rang qu'une entreprise industrielle se propose toujours de racheter sur ses revenus disponibles. C'est une autre forme d'emprunts. Les règlements de la compagnie déterminant ces émissions doivent prévoir cette éventualité afin qu'elles trouvent preneur et rapportent à la compagnie des fonds convenables. Celle-ci doit en outre pourvoir au service des intérêts, tant qu'elles ne sont pas rachetées. J'achète à prime une action préférentielle portant intérêt à 7 p. 100. Après un certain nombre d'années, la compagnie rachète ces titres, et non seulement j'ai dû payer une taxe sur le revenu qu'elles m'ont rapporté dans l'intervalle mais je dois en payer encore sur la prime qui me revient lorsque la compagnie rachète ses valeurs. Cela n'est pas juste.

L'hon. M. BOIVIN: L'intention n'est pas d'appliquer cet article aux titres privilégiés et déclarés rachetables au moment de l'émission.

M. HANSON: Alors il faut le dire clairement.

L'hon. M. BOIVIN: Ce que nous voulons atteindre c'est la pratique de certaines compagnies qui échappent à l'impôt en portant à la réserve leurs profits pendant une année ou deux pour les distribuer ensuite aux actionnaires, non pas sous forme de dividendes, mais, par exemple, de rachat d'actions à prime ou de capital-actions à un prix dépassant leur valeur au moment de l'émission.

M. HANSON: Je me rends bien compte des graves abus auxquels peuvent se prêter les compagnies particulières, mais si c'est là tout ce que veut prévenir l'honorable ministre, je lui fais remarquer de nouveau que la rédaction de la résolution n'est pas assez claire pour exempter le cas que j'ai mentionné. Je le prie d'y songer, car ce serait fort injuste de laisser la résolution prendre forme de loi telle qu'elle est présentement.

L'hon. M. BOIVIN: Le commissaire de l'impôt a pris note des observations de mon honorable ami et il essaiera de trouver une formule qui y corresponde.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre faciliterait peut-être la solution en nous indiquant l'abus qu'il veut prévenir. Il arrive parfois qu'en cherchant à éviter une petite difficulté ici, un inconvénient là, nous tournons une loi qui, à la longue, cause plus de tort que celui que nous cherchions à éviter. Je m'explique bien là-propos d'exempter une proportion raisonnable du revenu, même avec un surplus disponible. Prenons le cas d'une compagnie dirigeant deux entreprises. Disons que cette compagnie a placé un demi-million dans l'une et un demi-million dans l'autre. C'est tout de même le capital d'une seule compagnie. Elle a aussi une réserve de $200,000. Le cours des choses l'engage à se retirer d'une de ces entreprises et elle a la bonne fortune de disposer de l'actif affecté à cette entreprise. Elle a ce demi-million. En vertu de la loi projetée, toute la somme sera grevée comme profit.

L'hon. M. BOIVIN: Le surplus seulement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cela n'est pas dit. Il se peut que le surplus soit gardé; la compagnie veut que toute la réserve de $200,000 soit laissée dans l'entreprise qu'elle continue à exploiter. Mais, conformément à cette loi, le demi-million qu'elle a retiré est imposable.

L'hon. M. BOIVIN: Pourquoi ne laisserait-elle pas le capital et ne retirerait-elle pas le surplus plutôt que de laisser le surplus et retirer le capital?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne crois pas que le ministre m'ait bien compris. J'ai cité le cas d'une compagnie qui a deux entreprises dont l'une n'est pas rémunératrice. Elle veut abandonner celle qui ne rapporte pas de bénéfices, et elle est assez heureuse de liquider ses affaires sans pertes, bien qu'elle juge sage de garder toute la réserve. En vertu de cette loi, le capital entier de $500,000 qu'elle a retiré est imposable comme profits. Prenons un autre exemple. Supposons une compagnie dont le capital est de $500,000 et la réserve de $100,000. Elle pense qu'elle a assez d'une capitalisation de $400,000 et, par conséquent, diminue le chiffre de son exploitation. La somme de $100,000 qu'elle retire est entièrement imposable comme profits. L'année suivante, la même chose se produit, et ainsi de suite pour les années subséquentes. A la fin, la compagnie a une réserve de $100,000 avec un capital de $100,000 seulement, alors que $400,000 ont été imposables comme profits. Ce n'est certainement pas l'intention de la résolution. Cependant, c'est le sens de sa rédaction actuelle.

L'hon. M. BOIVIN: Ce n'était pas son intention.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Elle aura ce résultat et c'est ridicule.

M. BOYS: Sans contredit, lorsque la distribution réduit l'actif elle ne devrait pas être taxée.

L'hon. M. BOIVIN: Non.

M. BOYS: Mais c'est ce qui arrive dans le cas suggéré par mon honorable ami.

L'hon. M. BOIVIN: Dans ce cas-là, le capital est retiré, mais le surplus reste et n'est pas imposable. Est-ce juste?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il est imposable dès qu'il est retiré.

L'hon. M. BOIVIN: Mais il restera toujours comme capital et ne sera pas retiré. Si ce n'était de la loi de l'impôt sur le revenu, le surplus eût été retiré et distribué et le capital eût été gardé; pour éluder la loi, la compagnie retire le capital et laisse le surplus.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pas nécessairement.

L'hon. M. BOIVIN: Il est désirable de nous prémunir contre cette manière d'agir.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si je comprends bien, mon honorable ami a un véritable grief auquel il veut mettre fin, et nous pourrions mieux y arriver si nous le connaissions. Il vaudrait donc beaucoup mieux que cet article fut clairement rédigé plutôt que d'adopter un article d'application générale de cette nature qui ne rapportera pas de bons résultats dans les circonstances, comme je l'ai suggéré. Si la disposition ne devait s'appliquer qu'aux bénéfices, je ne m'opposerais pas tant à l'article.

L'hon. M. BOIVIN: Nous devrons l'examiner avant l'adoption du bill.

M. le PRESIDENT: Les articles 10 et 11 sont-ils adoptés?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, avec cette entente.

(Les articles 10 et 11 sont adoptés.)

Sur l'article 12.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Cet article concerne-t-il également les compagnies particulières?

L'hon. M. BOIVIN: Dans sa forme actuelle, il comprendrait toutes les compagnies.

M. HANSON: Le ministre veut-il nous expliquer pourquoi cette loi est demandée. J'y suis intéressé.

L'hon. M. BOIVIN: Il existe un moyen très facile grâce auquel les actionnaires des compagnies exclusives peuvent éviter le paiement des anciennes surtaxes et de l'impôt projeté sur le revenu. Supposons qu'une compagnie a un capital de $100,000 et des profits non distribués au montant de $75,000, et que le seul actionnaire désire avoir ces $75,000 dans son gousset et exempts de toute surtaxe ou de n'importe quel autre impôt. Il établit une autre compagnie, que nous appellerons compagnie B, et il vend ses actions de la compagnie originale, que nous nommerons A, à la compagnie B au montant de $175,000 pour $75,000 et les actions de la compagnie B.

Aussitôt que le capital de la compagnie A est passé au nom de la compagnie B, la première déclare un dividende de $75,000; la seconde encaisse ce dividende et le transmet à l'actionnaire en remboursement de ce qu'elle lui doit. Après cela, l'actionnaire empoche cette somme de $75,000 ainsi que tout le capital de la compagnie B, grâce auquel il contrôle encore la compagnie A tout aussi bien qu'auparavant.

Et il y a bien d'autres manières d'employer ce système. L'amendement que nous proposons vise à taxer les dividendes entre les mains d'un actionnaire, même advenant le cas où ils auraient été encaissés par sa compagnie fictive pour lui revenir à titre de capital dans un sens technique. Les alinéas *a*, *b* et *c* de l'amendement proposé ont trait à trois différents cas dans lesquels on peut avoir recours au truc que j'ai exposé tout à l'heure. L'alinéa *a* concerne le cas où une transaction directe est conclue entre l'actionnaire et la compagnie fictive; cette dernière, sur réception du dividende le remet directement à l'actionnaire en règlement de la dette qu'elle a contractée. L'alinéa *b* vise le cas où la compagnie fictive, afin d'être en mesure de dire qu'elle n'applique pas directement le dividende au paiement en prix d'achat des actions, a altéré la forme de sa dette originale et assumé sa responsabilité sous une autre forme. L'alinéa *c* vise le cas où la compagnie fictive, afin d'être en mesure de déclarer qu'elle n'a pas appliqué le dividende au paiement des actions, a emprunté certaines sommes de la banque ou de quelque autre source, à l'époque de l'achat du capital-actions, et emploie ensuite le dividende du moment qu'elle l'a reçu pour éteindre cette dette.

M. GEARY: Monsieur le président, je ne saisis peut-être pas mieux que le ministre lui-même pour l'instant les explications qu'il a données. Je propose donc que l'article soit réservé afin que nous puissions étudier ses explications à tête reposée dans le compte rendu des Débats. Le texte de cette disposition est passablement compliqué ainsi que le ministre l'admettra sans doute lui-même.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, il est compliqué.

M. HANSON: Ces pratiques que le ministre cherche à déjouer sont-elles d'origine récente? Si j'ai bien compris, des compagnies de cette nature ont existé depuis 1917 à la pleine connaissance,—j'allais dire avec presque l'assentiment,—du département. J'ai parfaitement le droit d'ajouter que le commissaire et son personnel étaient bien au courant de cette situation depuis nombre d'années, depuis la mise en vigueur de la loi pour ainsi dire, mais ils n'ont jamais soulevé la moindre objection à venir jusqu'aujourd'hui. Quel est pour l'instant l'abus en particulier qui nécessite l'adoption de cette loi?

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami admettra sans doute qu'il s'agit d'un abus assez grave pour que l'on tente d'y apporter remède.

M. HANSON: Vous percevez l'impôt sur le revenu une fois, à l'heure actuelle, sur les profits de la compagnie.

L'hon. M. BOIVIN: Si nous avions la certitude de faire acquitter l'impôt sur le revenu d'une façon raisonnable, la situation ne laisserait pas tant à désirer. Bien qu'il soit exact que quelques-unes de ces compagnies individuelles aient été constituées depuis plusieurs années, je puis donner l'assurance à mon honorable ami qu'un certain nombre d'habiles avocats du pays n'ont pas de plus grand amusement que de découvrir des moyens permettant à leurs clients d'éluder le paiement de l'impôt sur le revenu.

M. HANSON: Est-ce qu'il n'en sera pas toujours ainsi?

L'hon. M. BOIVIN: Certainement; c'est pour cela qu'il faut constamment réparer les fissures que nous découvrons dans les murs de l'édifice. Voilà pourquoi, non seulement cette année mais à l'avenir aussi,—peu importe le gouvernement qui dirigera les affaires du pays,—il faudra apporter des modifications à la loi de l'impôt sur le revenu afin de boucher les fissures que déterminent chaque année les avocats qui inventent de nouvelles méthodes permettant à leurs clients d'éluder la taxe.

M. JACOBS: Pour quelle raison l'honorable ministre qualifie-t-il de "passe-temps" le travail qu'accomplissent les avocats en question? Veut-il donner à entendre qu'il s'agit d'une récréation pour les avocats attelés à cette tâche?

L'hon. M. BOIVIN: Il s'agiit d'une récréation pour laquelle l'avocat, cependant, ne refuse jamais d'exiger des honoraires.

[M. Geary.]

M. HANSON: Le ministre a dit que les revenus de cette nature ont complètement éludé l'impôt sur le revenu. A la lumière des renseignements limités que je possède en la matière, je ferai observer à mon honorable ami que son assertion n'est pas tout à fait exacte; ces compagnies ont invariablement acquitté une taxe. L'objection provient, cela va de soi, de la supperposition de cette taxe. Ai-je raison de dire qu'une taxe de 10 p. 100 a invariablement été acquittée sur les profits de ces compagnies?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est exact.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami raison jusqu'à un certain point; la compagnie acquitte la taxe de 10 p. 100, plus la surtaxe de 5 p. 100, soit 10½ p. 100 en tout, sur les bénéfices qu'elle déclare.

M. HANSON: Les bénéfices réalisés par la compagnie.

L'hon. M. BOIVIN: Les bénéfices déclarés par la compagnie dans son rapport concernant l'impôt sur le revenu. C'est là la seule taxe qu'elle a acquittée à venir jusqu'aujourd'hui. Dans ce cas particulier, nous visons les actionnaires dont les revenus sont très considérables. Autrefois, l'exemption n'était accordée que sur le paiement de la taxe normale, mais ils échappaient au paiement de la surtaxe qui aurait dû être payée au gouvernement du Dominion.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Le président me permettra de poser une question au sujet de l'article 4 que j'ai laissé passer quand il a été discuté. Cela m'évitera d'en parler quand le projet de loi sera devant la Chambre. Le ministre a-t-il étudié le fait que ceux qui retirent des revenus considérables, vont se trouver à payer beaucoup moins d'impôt sous le régime de cette nouvelle loi, même si leurs capitaux sont entièrement en actions canadiennes? J'ai des chiffres du département que je puis lui lire. Dans le cas d'un homme marié, sans enfants, si son revenu est de $50,000, provenant entièrement d'actions canadiennes, il devait payer $5,785.50 avec l'ancien système, tandis qu'il doit payer $8,380 avec le nouveau. Il est vrai qu'il paye un peu plus. Mais si ses revenus sont de $250,000,—et j'admets franchement que peu de Canadiens reçoivent un revenu aussi élevé,—il devrait payer une taxe plus forte. Ses revenus proviennent tous d'actions canadiennes. Sous l'ancien régime il payait $112,885.50, mais en adoptant cette résolution que le Gouvernement a présentée pour aider aux pauvres gens, il ne paiera que $86,340. En d'autres termes,

l'homme très riche qui a des revenus de $250,000 paye $26,500 de moins avec la nouvelle loi qu'avec l'ancienne. Je me demande si le ministre sait cela et s'il croit que c'est un arrangement raisonnable

L'hon. M. BOIVIN: Oui, nous savons que, pour tous, les taxes ont été réduites.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Je viens d'indiquer comment celui qui a des revenus de $50,000 paye davantage.

L'hon. M. BOIVIN: Je veux dire chaque fois que le revenu dépasse $50,000.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Il me semble que c'est presque $80,000.

L'hon. M. BOIVIN: Pour nous entendre nous dirons $80,000. Il y a une réduction partout ou le revenu excède $80,000. Il a fallu établir une échelle mobile afin d'en arriver à une base équitable de paiement pour les petits revenus: les revenus moyens, les revenus plus considérables et les revenus très considérables, et nous avons cru que la limite de cette échelle devait être 50 p. 100. Sous le régime de l'ancienne loi, comme le sait mon honorable ami, certaines personnes étaient appelées à payer 66 p. 100 et plus de leurs revenus au Gouvernement. Nous avons cru que celui qui engage ses capitaux au Canada et paye au gouvernement du Dominion la moitié de ce qu'il réalise contribue sa part équitable de taxes et nous n'avons pas cru qu'il fallait prendre à qui que ce soit plus de la moitié de ses revenus. Actuellement, il n'y a personne au Canada qui ait 1 million de revenus et le revenu devrait atteindre ce montant pour que l'impôt atteigne exactement 50 p. 100.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 13.

L'hon. M. BOIVIN: Cet amendement assure le paiement, par les actionnaires de corporations, de l'impôt du revenu sur les profits des corporations, comme ils touchent ces profits et quand ils les touchent. Sous le régime de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, les actionnaires d'une corporation, à l'encontre des membres d'une société, ne sont pas taxés sur les profits d'affaires au moment ou ces profits sont acquis. L'impôt est différé jusqu'à ce que les profits deviennent propriété des actionnaires, ou jusqu'à ce qu'on fasse quelque chose pour empêcher la distribution des profits aux actionnaires. Sous le régime de la loi canadienne, notre ligne de conduite est de différer l'impôt sur les profits de corporations, tant qu'ils sont disponibles pour être distribués; ce qui veut dire tant qu'il existe une perspective d'imposer une taxe future à l'actionnaire. Dès que les profits sont capitalisés, ils ne sont plus disponibles pour être distribués et il semble juste et convenable que les profits soient taxés quand ils ne peuvent plus être distribués.

M. HANSON: Mais, dans ce cas, vous avez déjà encaissé 10½ p. 100 de la corporation et vous imposez une seconde taxe sur les mêmes profits.

L'hon. M. BOIVIN: Nous cherchons simplement à encaisser la surtaxe et la supertaxe qui auraient été payées, si l'actionnaire avait touché ses dividendes sous une autre forme. Nous ne voulons pas taxer le dividende de nouveau; nous consentons volontiers à accorder l'exemption de taxe normale à laquelle l'actionnaire a droit, mais nous prétendons que lorsque les profits sont retirés par gros montants, l'actionnaire devrait avoir à payer, du moins les deux surtaxes qu'il aurait payées s'il avait retiré ses dividendes de la manière ordinaire.

M. HANSON: C'est parfait, mais vous prenez votre surtaxe, au début, sous la forme d'une taxe normale augmentée. C'est pourquoi l'impôt est porté à 10 p. 100 au lieu de 4 p. 100 et c'est pourquoi il n'y avait pas de supertaxe sur les profits des corporations. Or vous voulez percevoir la supertaxe sur le 10 p. 100 et une autre supertaxe également sur les bénéfices distribués. C'est un double impôt.

L'hon. M. BOIVIN: L'honorable député sait que nous avons amplement discuté cette question de double impôt relativement à l'article 4 et nous sommes venus bien près de nous entendre. Il y a certaines catégories de sociétés que nous espérons traiter à la satisfaction générale. Cette disposition ne s'appliquerait jamais aux petites sociétés, car une société a toujours le droit de se faire considérer comme un groupe d'associés.

M. GEARY: C'est rétroactif?

L'hon. M. BOIVIN: Oui, quant aux bénéfices réalisés.

M. GEARY: Est-ce l'habitude?

L'hon. M. BOIVIN: C'est pour cela qu'il y a un instant j'ai parlé de la surtaxe et de la supertaxe; cette disposition-ci a un effet rétroactif.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 14:

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A propos de cette proposition, il y a une chose que beau-

coup de députés d'en face avaient demandée lorsque j'étais ministre des Finances: c'est de permettre aux membres du Parlement de déduire de leur revenu leurs dépenses d'élection. Je me demande ce que nous collègues vis-à-vis en pensent aujourd'hui. Je sais qu'à l'époque ils étaient presque unanimement de cet avis et je crois que l'honorable ministre était du nombre. Qu'en pense-t-il maintenant?

L'hon. M. BOIVIN: Nous avons pensé qu'il valait mieux suivre la ligne de conduite tracée par nos prédécesseurs.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si vous le faisiez plus souvent, cela vaudrait mieux.

L'hon. M. BOIVIN: Je pense toutefois que nos prédécesseurs avaient commis une erreur en ne permettant pas aux membres du Parlement de déduire de leur indemnité une somme raisonnable pour payer leurs frais de subsistance pendant leur séjour à Ottawa. La même règle s'applique aux frais d'élection. . .

M. POWER: C'est une mise de fonds!

L'hon. M. BOIVIN: . . . quoique je sois porté à dire avec l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) que c'est une mise de fonds. Si tous les membres payaient la même somme pour se faire élire, si chacun d'eux se contentait de dépenser ce qui est strictement nécessaire pour cela, ou si l'on pouvait fixer une moyenne, il serait peut-être possible et opportun d'allouer un certain dégrèvement pour l'impôt sur le revenu. Je répète qu'à mon avis il serait absolument juste de permettre aux membres du Parlement de déduire de leur indemnité une somme raisonnable pour les frais de subsistance pendant qu'ils vaquent à leurs devoirs parlementaires dans la capitale. Ce sont des frais obligatoires, mais nos collègues d'en face ont eu la générosité d'en faire cadeau à la nation. Ils voulaient se montrer magnanimes; nous voulons suivre leur exemple et être aussi généreux qu'eux.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 15:

L'hon. M. BOIVIN: Voici une disposition qui a soulevé une certaine discussion. Les uns disent qu'elle n'est pas du tout nécessaire; d'autres prétendent qu'elle apporte certaines précisions à la loi. Elle dit simplement que les dispositions de l'alinéa *d* concernant les taxes et les supertaxes ne s'appliqueront pas.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'aurai juste une autre question à poser à l'honorable ministre. Que fait-on du cas où l'impôt d'un employé recevant des appointements déterminés, est payé par son patron? Cela a fait l'objet de nombreuses plaintes. Je crois comprendre que jusqu'ici le département a décidé que cet argent appartenait à l'employé et devait être déduit de son revenu brut pour les fins de l'impôt. D'autre part, on prétend que lorsque le patron paie volontairement au receveur-général tout ou partie des appointements ou du salaire de son employé, cette somme ne devrait pas être considérée comme faisant partie du revenu de l'employé pour les fins de l'impôt sur le revenu.

L'hon. M. BOIVIN: J'ai l'impression qu'il serait absolument injuste de considérer l'impôt payé pour un employé comme ne faisant pas partie de son revenu. Par exemple, deux sociétés payent exactement les mêmes salaires à leurs employés, font leur déclaration à l'Etat, chacune indiquant, disons, un surintendant à $4,000 ou $5,000 par année. Une société paie l'impôt l'autre ne le paie pas. Alors vous avez un homme retirant une somme nette de $4,000 tandis que l'autre est obligé de payer $20 à l'Etat. Ce serait à la fois déloyal et injuste, car un individu gagnerait en réalité $4,000 par année tandis que le traitement net de l'autre ne serait que de $3,980.

M. GEARY: Les termes de la clause seront-ils assez précis pour faire voir que l'application en sera rétroactive.

L'hon. M. BOIVIN: On se propose de donner à la clause 13 un effet rétroactif tout comme le Gouvernement a l'intention, si la loi peut être rédigée de cette façon, ce que je pense d'ailleurs, de décréter la rétroactivité de la disposition qui vise à imposer les dividendes qui ont échappé à l'impôt entre les mains de corporations personnelles. Je ne parle pas des corporations industrielles mais de la corporation exclusive organisée expressément en vue d'esquiver l'impôt.

M. CHAPLIN (Lincoln): Jusqu'où remonteriez-vous?

L'hon. M. BOIVIN: Je remonterais jusqu'aux premiers jours de la loi de l'impôt sur le revenu. J'imposerais tous ces dividendes. Le Gouvernement n'entend pas s'emparer de ces bénéfices accumulés, ni veut-il les considérer comme des bénéfices de cette année. Ce serait absolument injuste. L'impôt sur ces bénéfices reviendrait à près de 50 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce serait encore plus que cela.

L'hon. M. BOIVIN: D'après la loi actuelle impôt sur ces bénéfices serait de près de 50 p. 100 tandis que si on en avait fait la distribution chaque année suivant le cours ordinaire des choses, l'impôt aurait pu être de

beaucoup moins élevé. On ne veut pas user de trop de rigueur, mais on pourrait accorder à ceux qui ont accumulé ces bénéfices au cours des cinq dernières années,—les premières de ces compagnies ont été organisées il y a cinq ans,—un délai de cinq ans pour les distribuer. Cette distribution pourrait se faire à leur discrétion pendant cette période, mais si à l'expiration des cinq années, ces bénéfices n'ont pas été distribués, on pourra les imposer comme bénéfices de l'année.

M. GEARY: Je voulais simplement savoir si les termes de loi étaient assez précis.

L'hon. M. BOIVIN: On le dira de façon suffisamment expresse dans le bill.

M. RYCKMAN: Je prends la parole simplement pour demander un renseignement. Je sais que la division de l'impôt sur le revenu a deux avocats de haute compétence, si elle n'en a pas en plus grand nombre, mais étant donnée la question déjà soulevée, le ministre a-t-il obtenu du ministère de la Justice l'opinion que ces dispositions d'un effet rétroactif ne sont pas anticonstitutionnelles? A ce propos même, je ferai observer que l'honorable député de Vancouver-Burrard a fait cette objection que si vous pouviez imposer le revenu du passé pour l'année 1925, vous pouviez également légiférer pour imposer celui de 1825. Je demande simplement si l'on a obtenu une opinion à ce sujet.

L'hon. M. BOIVIN: On a obtenu à cet égard l'opinion des avocats de notre propre département ainsi que celle du ministère de la Justice. Je ne saurais dire si nous avons l'opinion définitive du ministère de la Justice, mais il nous en est du moins parvenu une note. Je dois dire à mon honorable ami qu'il n'est pas tout à fait juste. Je sais qu'il n'entend pas manquer de justice vis-à-vis du Gouvernement ni des législateurs, mais je suis d'avis qu'il ne saurait prétendre que nous voulons remonter indifféremment aux années passées pour imposer le revenu, et que, si nous le faisons pour une période de cinq ans, nous pourrions aussi bien le faire pour cent ans. Ce que le Gouvernement doit faire c'est de remonter à cinq ans en arrière et d'imposer le revenu qui aurait dû être assujéti à l'impôt fédéral mais sur lequel il n'a rien perçu. Cette modification de la loi vise à atteindre ce revenu, à faire rentrer l'impôt dans le trésor public, et à empêcher à l'avenir ces subterfuges en vue d'éluder le paiement de l'impôt. Quand je parle de subterfuges, je tiens à être juste envers ceux qui ont organisé ces corporations exclusives. Je ne veux pas dire qu'ils veulent tromper le fisc; c'est un qualificatif que je n'entends pas appliquer.

M. CHAPLIN (Lincoln): Vous disiez l'autre jour que c'était des compagnies truquées.

L'hon. M. BOIVIN: Oh non, je n'ai pas dit cela. L'autre jour, j'ai parlé de celles-ci lorsqu'il était question du tarif douanier, de ces compagnies qui importaient des automobiles et obtenaient des escomptes excessifs pour leur importation. Je n'ai jamais dit de ces compagnies qu'elles étaient des compagnies truquées. Elles ont été constituées régulièrement en vertu de la loi des compagnies, et il appartient au Gouvernement de légiférer de façon à percevoir l'impôt. Elles se sont conformées à la loi, et l'on ne peut faire de reproches à ceux qui respectent la loi. D'autre part, un individu peut se maintenir dans les limites de la loi et se soustraire au paiement d'un impôt auquel un gouvernement antérieur entendait l'assujétir. Nous voulons remonter en arrière et percevoir ces impôts; voilà tout.

M. RYCKMAN: Je ne puis passer sous silence l'affirmation du ministre me taxant de déloyauté. Je posais une question d'intérêt purement théorique touchant la légalité de cette proposition, voilà tout. Je ne songeais nullement à censurer la décision du Gouvernement s'il est en droit d'agir comme il a l'intention de le faire. Je voulais simplement savoir si on avait obtenu là-dessus l'opinion des spécialistes, car franchement je trouve que ceci dépasse notre compétence.

L'hon. M. BOIVIN: C'est ce qu'on nous a dit. Si j'ai mal compris mon honorable ami ou mal interprété une de ses allusions et si j'ai dit quelque chose que je n'aurais pas dû dire, je fais immédiatement amende honorable.

M. HANSON: A propos des observations du ministre au sujet de ces compagnies détentrices je trouve rien que juste à son égard de dire que dans les petites provinces ces compagnies n'ont pas été créées uniquement dans l'intention d'éviter la supertaxe; mais par suite du manque de réciprocité entre les provinces en ce qui concerne les droits qui frappent les successions, la plupart d'entre elles ont été formées d'abord pour éviter le payement à diverses provinces de doubles droits sur des successions comportant certaines valeurs, telles par exemple les actions d'une compagnie dont le siège social et le bureau chef se trouvaient en différentes provinces.

(Il est fait rapport des projets de résolutions qui sont lus pour la 2e fois et adoptés. M. Robb demande à déposer un projet de loi (bill n° 116) tendant à modifier la loi de 1917 relative à l'impôt de guerre sur le revenu.

Cette motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

La séance est levée à onze heures cinquante-cinq minutes du soir.

Vendredi, 28 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE RAPPORTS

Par l'hon. Charles Marcil (Bonaventure): Le deuxième rapport du comité mixte des impressions du Parlement.

Par M. W.-D. Euler (Waterloo-Nord): Le 3e rapport du comité spécial permanent des chemins de fer et de la Marine marchande (propriété, régie et dépendance de l'Etat). En voici le texte:

L'attention de votre comité ayant été appelée sur l'omission dans la loi provisoire de finances votée par le Parlement durant la présente session de toute partie des articles 372 et 373 des crédits 1926-1927 concernant des prêts aux chemins de fer nationaux du Canada et à la Marine marchande du Dominion limitée,

Votre comité est d'avis que le Parlement accorde à titre provisoire un crédit de $10,000,000 sur l'article 372 et la somme de $200,000 sur l'article 373.

HOMMAGE A UN ARTISTE CANADIEN

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre la description du motif et du dessin artistique du sceau, de l'encrier et du calendrier faits par M. Paul Beau, ferronnier d'art.

LA PRIORITE DES MESURES DU GOUVERNEMENT

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre) propose:

Que le lundi, 31 mai, et dans la suite chaque lundi jusqu'à la fin de la session, les avis de motions du gouvernement et les mesures du Gouvernement auront priorité sur toutes les affaires, excepté les questions des députés et les avis de motion pour le dépôt des documents.

Le très hon. M. ARTHUR MEIGHEN (leader de l'opposition): Si je ne me trompe, les whips se sont concertés au sujet de cette motion et ils suggèrent qu'on réserve un jour de plus à l'institution parlementaire. Je suis prêt à accepter la motion ainsi modifiée.

Le très hon. MACKENZIE KING: Si l'Assemblée désire avoir une journée de plus, je pourrais modifier la motion en corrigeant le texte de façon qu'il se lise ainsi: "après le lundi, 31 mai".

M. l'ORATEUR: Est-ce le désir de la Chambre d'adopter cette motion?

M. COOTE: Je n'ai pu saisir ce que le premier ministre a dit. Je veux avoir l'assurance que lundi prochain nous est réservé.

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est pour cela que la motion a été modifiée.

(Ainsi modifiée, la motion est adoptée).

1re LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 147), déposé par M. T. Church, tendant à modifier la loi de 1917 relative à l'impôt sur le revenu (paiement par un Canadien vivant à l'étranger).

M. CHURCH: Monsieur l'Orateur, l'objet de ce projet de loi est d'empêcher les Canadiens vivant temporairement à l'étranger de se soustraire au paiement de l'impôt sur le revenu. En vertu de la loi actuelle, des Canadiens riches habitant présentement Londres, en Angleterre, peuvent éviter d'acquitter l'impôt sur le revenu tant au Canada qu'en Angleterre. Le projet de loi dit que l'impôt sur le revenu devra être perçu des Canadiens vivant temporairement à l'étranger et d'ordinaire résidant au Canada et dont le revenu ne provient que de placements canadiens. Ce sera à eux de faire la preuve de leur résidence. Ce projet de loi ne comporte pas un surcroît d'impôt; seul un ministre aurait qualité pour présenter un tel projet de loi. Je renvoie la députation à Bourinot, 1re édition, aux pp. 430 à 434. Il ne s'agit que d'assurer la perception de l'impôt sur le revenu que les résidants du Canada sont tenus d'acquitter en vertu de la loi existante.

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

M. l'ORATEUR: Je ne suis pas bien certain de la légalité de ce projet de loi. J'ai l'impression qu'il empiète sur les attributions du Gouvernement, vu qu'il s'agit de finances. Toutefois je prendrai la peine de consulter les autorités.

L'ACHAT DES TRAMWAYS DU BOUT-DE-L'ILE A MONTREAL

L'hon. CHARLES-A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je voudrais fournir un renseignement de plus au sujet d'une question que m'a posée l'honorable député de Hants-King (M. Foster), le 17 mai, à propos de l'acquisition par les

chemins de fer Nationaux de la propriété de la Montreal Tramway. Voici ce que j'ai à dire:

Le prix payé pour cette voie de chemin de fer urbain est de $1,250,000.

LES CONVENTIONS CONCLUES ENTRE LA VILLE DE VANCOUVER ET LES CHEMINS DE FER NATIONAUX.

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. H.-H. STEVENS (Vancouver-Centre): Il y a une affaire des plus importantes pour la cité de Vancouver au sujet de conventions conclues entre les chemins de fer nationaux et celle ville; je voudrais à ce propos demander un renseignement au ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Dunning) et j'espère qu'il aura l'obligeance de répondre. Les journaux de ce matin rapportent une interview du maire L.-O. Taylor, disant que certaines conventions ont été conclues entre le National-Canadien et la ville de Vancouver en vertu desqueles une hôtellerie serait construite à Vancouver pour le service du réseau national. En outre, on a discuté certains arrangements sanitaires et projets de drainage, déjà en cours d'exécution conclus avec le chemin de fer. Je demande au ministre d'informer la Chambre, d'abord s'il est intervenu une entente entre la ville et le réseau national et ensuite si cette entente a été ratifiée par le Gouvernement.

L'hon. M. DUNNING: J'ai moi-même vu dans les journaux la dépêche annonçant que des arrangements ont été conclus par le National-Canadien pour la construction d'une hôtellerie à Vancouver. Quant à cette nouvelle, je puis dire qu'elle est pour le moins prématurée. En peu de mots voici ce qui en est: il existe certain contrat entre le Nord-Canadien,—mon honorable ami a parlé du National-Canadien,—mais c'est le Nord-Canadien....

L'hon. M. STEVENS: C'est exact.

L'hon. M. DUNNING: ...et la ville de Vancouver. Nous pouvons dire que le National Canadien a hérité au plus haut point des obligations du Nord-Canadien, je suppose. Ces obligations, relativement à la ville de Vancouver, sont certes énormes; je pense que mon honorable ami le sait....

L'hon. M. STEVENS: Tout à fait.

L'hon. M. DUNNING: ...et des négociations sont en cours, depuis quelque temps, entre la compagnie de chemin de fer, le Gouvernement et la ville touchant ces obligations, mais aucun arrangement défini n'est encore intervenu. Dire que la construction d'une hôtellerie à Vancouver est décidée est tout à fait prématuré.

LE SERVICE WESTON-WOODBRIDGE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. T.-H. LENNOX (York-Nord): Monsieur l'Orateur, je voudrais demander au ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Dunning) s'il sait que le chemin de fer National a discontinué son service entre Weston et Woodbridge et a ordonné hier la démolition de la voie. Je voudrais aussi apprendre de lui en vertu de quelle autorité le réseau a interrompu le service; d'après la loi des Chemins de fer, si je ne me trompe, le Gouverneur en conseil peut seul le faire, sur la proposition de la commission des chemins de fer.

L'hon. M. DUNNING (ministre des Chemins des fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, la question dont parle mon honorable ami ne m'est pas familière. Je serai heureux de me renseigner à ce sujet et de communiquer ensuite l'information requise.

LA COMMISSION BIOLOGIQUE

A l'appel de l'ordre du jour:

M. A.-E. ROSS (Kingston): Monsieur l'Orateur, comme la chose est fort importante au point de vue général, je voudrais demander au ministre de la Marine et des Pêcheries (l'hon. M. Cardin) quel est le président actuel de la commission biologique. Quand j'aurai reçu une réponse, je désire lui poser une autre question.

L'hon. P.-J.-A. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je dois avouer que je ne me rappelle pas en ce moment le nom de cette personne.

M. ROSS (Kingston): Le président de la commission biologique a-t-il démissionné?

L'hon. M. CARDIN: Je n'ai pas été informé de sa démission.

M. ROSS (Kingston): Puis-je aussi demander au ministre, à cet égard, si avant la discussion des crédits, il déposera sur la table la correspondance relative à la démission du président?

L'hon. M. CARDIN: Certes, avec plaisir.

LA REVISION DES APPOINTEMENTS DES POSTIERS

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. R.-B. BENNETT (Calgary-Ouest): Je désire demander au représentant du ministre des Postes à la Chambre si le Gouvernement a terminé ou non la revision des appoin-

tements des postiers et, dans la négative, quand nous pouvons compter sur une revision définitive?

L'hon. ER. LAPOINTE (pour le ministre des Postes): Monsieur l'Orateur, les appointements des postiers ne sont qu'une fraction des traitements du personnel administratif et sont inclus dans le rapport de la commission du service civil, dont s'est enquis un sous-comité du conseil privé. J'étais alors absent pour cause de maladie, mais je crois savoir qu'à la demande des représentants de l'Association du service civil, ce rapport a été renvoyé à la commission du service civil pour plus ample étude. L'affaire en est là.

LES OPERATIONS DU SYNDICAT DE VENTE DU BETAIL

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. R.-B. BENNETT (Calgary-Ouest): Monsieur l'Orateur, je voudrais que l'honorable ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Motherwell) me dît si les opérations de la United Stock Growers Limited, à Calgary, ont fait l'objet d'une enquête, et s'il a reçu un rapport à ce sujet? Dans l'affirmative, ce rapport sera-t-il à la disposition de la députation?

L'hon. W.-R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture: Monsieur l'Orateur, une enquête a eu lieu sur les opérations du syndicat du bétail à Calgary, à la demande du syndicat lui-même et aussi, je pense, à celle de la Bourse des bestiaux. M. McCallum, chef du service des cours à bestiaux, et M. Mackenzie, représentant de notre département à Calgary, ont mené l'enquête. Je viens de recevoir le rapport ce matin, et n'ai pas encore eu le temps de le lire. L'enquête, ayant été tenue conformément aux dispositions de la Loi du bétail et des produits des bestiaux, intéresse naturellement beaucoup le public, et si le rapport est demandé par quelque député, il faudra décider s'il est à propos de le déposer.

IMPORTATION DE MOUTONS REPRODUCTEURS EN FRANCHISE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Monsieur l'Orateur, étant donné l'adoption récente des résolutions budgétaires, je désire savoir ce qu'il y a de vrai dans la nouvelle venant de la Colombie-Anglaise et publiée dans les journaux de ce jour, à savoir que des milliers de moutons doivent être importés en franchise, au cours des douze mois prochains. Si cette nouvelle est exacte, pourquoi n'a-t-elle pas été communiquée au Parlement?

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): C'est la coutume du ministère des Douanes et du mien de permettre, à certaines conditions, l'importation en franchise des moutons.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Je ferai remarquer que la nouvelle dit que le Gouvernement a l'intention de permettre l'importation en franchise des moutons pour fins de reproduction durant les prochains douze mois, ce qui semblerait indiquer une innovation.

L'hon. M. MOTHERWELL: Non, monsieur l'Orateur, la loi pourvoit à cela.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Les moutons de pure race?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL

A l'appel à l'ordre du jour:

L'hon. M. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je désire, monsieur l'Orateur, appeler l'attention sur le paragraphe suivant d'un article de rédaction de l'*Ottawa Journal*, édition de ce matin, sur les chemins de fer Nationaux:

> Dire, par exemple, comme M. Dunning, que dix millions seulement des cinquante millions votés l'année dernière par le Parlement pour l'entreprise ont été dépensés alors qu'un moment après il faut ajouter que le réseau a obtenu quelque 45 millions au moyen d'obligations endossées par le Gouvernement et dont le pays est responsable, est absurde et un peu de mauvais aloi.

Il y a là une grave erreur de fait, de bonne foi, j'en suis sûr et que le *Journal* voudra s'empresser de rectifier.

Les 50 millions, dont dix seulement ont été utilisés, s'appliquaient à l'année financière 1925-1926. Les 35 millions obtenus sur endossement formaient partie du crédit ouvert pour l'année 1924-1925, et tout en s'appliquant à l'année civile sujet du rapport de sir Henry Thornton, n'entraient pas dans les estimations de mon exposé portant naturellement sur l'année financière 1926-1927, en regard de l'année 1925-1926. L'erreur provient de ce que les comptes du chemin de fer embrassent l'année civile, tandis que ceux du Gouvernement comprennent l'année financière fédérale. J'ai pris soin de l'expliquer en citant ces chiffres. Il n'y a pas eu d'émission d'obligations garanties ou non, durant l'année financière 1925-1926.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL RELATIF AUX PENSIONS DE VIEILLESSE.

La Chambre se forme en comité et reprend l'examen du projet de loi (bill n° 21) déposé par l'honorable J.-H. King, tendant à créer des pensions de vieillesse.

L'hon. J.-H. KING (ministre des Travaux publics): La plupart des articles de ce projet de loi ont été adoptés la dernière fois que nous l'avons discuté. Les articles 2, 3, 4, 7 et 9 furent réservés dans l'intention de les modifier. J'ai préparé des amendements dont le premier se rapporte à l'article 2.

Sur l'article 2 (définitions).

M. le PRESIDENT: L'honorable J.-H. King propose que l'alinéa *d* de l'article 2 soit modifié par l'addition des mots, après le mot Yukon:

Dont le "commissaire" signifiera "Lieutenant-gouverneur en conseil".

M. LADNER: A propos de l'alinéa *b* de l'article 2. Je désire attirer l'attention sur certaines requêtes et lettres circulaires qui nous ont été adressées par différentes associations de soldats, priant qu'il soit pourvu de quelque manière à une pension pour les anciens soldats prématurément vieillis par la guerre. Le département connaît bien des cas où le postulant d'une pension n'a pu faire la preuve de ce qu'on désigne sous le nom d'imputabilité, c'est-à-dire n'a pu rattacher l'incapacité dont il souffre aux services de guerre. Cependant l'opinion de la faculté pour partie reconnaissait bien que sa santé et son état subséquent dépendaient de sa participation à la guerre.

Je désire cette déclaration aussi brève que possible, mais le ministère se trouve en présence d'une question de politique. Le Gouvernement a-t-il l'intention de se montrer favorable à la demande d'un projet de loi tendant à accorder une pension aux vétérans qui ont vieilli avant l'âge à cause de leur service de guerre? Se propose-t-il d'agir dans ce sens; cette disposition pourrait-elle être incluse dans cette loi-ci ou sera-t-elle insérée dans la loi régulière des pensions en vertu de laquelle sont payées les pensions militaires? Cette question est-elle à l'étude? Les pétitionnaires, les associations d'anciens combattants et une foule de citoyens seront-ils l'objet de l'attention favorable du Gouvernement, et des amendements à la loi des pensions seront-ils proposés?

L'hon. J.-H. KING: Je pense que les suggestions de l'honorable député ont déjà été discutées à fond en comité et que le Gouvernement a laissé entendre qu'il ne trouvait pas à propos de toucher à la loi telle qu'elle est actuellement rédigée. Il est vrai que certaines associations de vétérans ont fait ces observations, mais si nous trouvons qu'il y a lieu d'examiner leur cas ne vaudrait-il pas mieux le faire par l'intermédiaire de la loi des pensions?

M. LADNER: C'est fort bien si cette loi des pensions vient devant la Chambre. Autrement, nous perdrons l'occasion de discuter cette question parce que la session sera finie. Peut-être le ministre m'apprendra-t-il si le Gouvernement a l'intention de modifier la loi des pensions, afin que cette affaire soit réglée.

L'hon. J.-H. KING: Nous discutons maintenant la loi de pension de vieillesse, et je ne suis pas en état de renseigner mon honorable ami sur la loi des pensions. Je répéterai, cependant, que nous ne jugeons pas opportun d'insérer un article de cette nature dans ce bill. Je suis certain que l'honorable député désire que ce projet soit adopté, et il comprendra, j'en suis sûr, qu'il ne serait pas sage, d'inclure cet amendement à l'heure actuelle.

M. LADNER: J'apprécie l'opinion du ministre, mais de concert avec une foule de personnes, je suis fort intéressé à savoir si le ministre du Rétablissement civil des soldats (l'hon. M. Elliott) se propose de modifier la loi des pensions à cette session? Si oui, cette question sera-t-elle prise en considération?

M. le PRESIDENT: L'article 2 est-il adopté?

M. LADNER: C'est un sujet important, et je désirerais une réponse.

L'hon. M. ELLIOTT: En ce qui concerne les amendements à la loi des pensions, le Gouvernement n'a décidé de faire aucun changement sérieux à cette session.

M. LADNER: J'en conclus alors qu'il y aura des modifications et que la Chambre sera saisie de l'affaire.

L'hon. M. ELLIOTT: Ce n'est guère possible, mais il n'y aura pas de changements importants.

M. HANSON: Je désire demander au ministre si depuis que ce projet de loi a été devant la Chambre, le Gouvernement a eu des pourparlers avec quelqu'un des premiers ministres provinciaux au sujet de leur coopération touchant cette mesure?

L'hon. J.-H. KING: Non.

M. HANSON: Je suis convaincu que ce projet de loi ne vaudra rien à moins que les provinces ne soient intéressées. Je ferai observer au parrain du bill, le ministre des Tra-

vaux publics (l'hon. M. King), qu'il y aura, je crois, dans une semaine à peu près, une réunion des premiers ministres à Toronto, et pour que ce bill ait de bons résultats, les autorités du Dominion devraient s'efforcer sérieusement d'avoir la coopération des provinces. Autrement, ce projet n'aboutira à rien.

L'hon. J.-H. KING: Je pense que cela a été complètement discuté en comité. Le Parlement est saisi d'un projet de loi relatif aux pensions de la vieillesse de concert avec les provinces, mais celles-ci ne sont pas obligées de bénéficier de ses dispositions si elles ne le veulent pas. Nous n'aurions rien à gagner dans le moment en cherchant à avoir des entrevues avec les premiers ministres des provinces. Le bill, dès qu'il aura été adopté, sera à la disposition des provinces si elles désirent en profiter.

M. HANSON: La réponse du ministre confirme le soupçon que la plupart parmi nous avions lorsque ce projet de loi a été déposé, c'est-à-dire que le Gouvernement craint que les provinces ne s'en prévalent et qu'il n'ait quelque valeur.

L'hon. J.-H. KING: Nous espérons qu'elles en profiteront.

M. HANSON: En d'autres termes, je risquerai l'assertion que le présent bill ne veut rien dire et qu'il n'aura jamais aucune signification.

M. BLACK (Yukon): Il nous a été impossible de saisir la portée de l'amendement que le ministre a lu et dont vous avez répété le texte, monsieur le président. Je doute fort que la Chambre ait une idée de ce qu'il signifie.

M. le PRESIDENT: L'amendement propose d'ajouter après le mot "Yukon", dans l'alinéa *d* de l'article 2, les mots "au sujet desquels le commissaire" au lieu des mots "le lieutenant gouverneur en conseil".

M. BURY: Est-ce qu'on laisse de côté les territoires du N.-O.?

L'hon. J.-H. KING (ministre des Travaux publics): Pas du tout; un autre article a trait à ces territoires.

M. McGIBBON: Je pose de nouveau la question au ministre: advenant le cas où la présente loi resterait lettre-morte du fait que les provinces refuseraient de coopérer à la mise en vigueur du système, le Gouvernement assumera-t-il pleine et entière responsabilité? Le ministre devrait répondre carrément à cette question.

L'hon. J.-H. KING: Je réponds négativement, monsieur le président.

M. McGIBBON: De sorte que le projet en discussion constitue une absurdité à sa face même. Cette loi restera toujours lettre-morte.

L'hon. J.-H. KING: C'est là l'avis de mon honorable ami, mais je ne le partage pas. J'ai la conviction que plusieurs des provinces se prévaudront de cette loi.

M. McGIBBON: L'avenir le dira.

L'hon. J.-H. KING: Parfaitement.

M. BLACK (Yukon): A-t-on élaboré un plan quelconque en ce qui regarde l'application de cette loi au Yukon? Le ministre a-t-il reçu quelque communication du commissaire de l'or de ce territoire, qui est chargé de l'administration là-bas, quant à la façon dont le système fonctionnera?

L'hon. J.-H. KING: Le territoire du Yukon sera sur le même pied que les autres provinces du Dominion, sauf que le commissaire prendra la place du lieutenant gouverneur en conseil. S'il le juge à propos, il peut faire des représentations au Gouverneur en Conseil et elles seront prises en considération.

M. BLACK (Yukon): Il n'y a plus de fonctionnaire occupant ces fonctions au Yukon depuis 1918. Le poste de commissaire de l'or a été aboli par le gouvernement.

L'hon. J.-H. KING: Nos renseignements sont au contraire. Il peut se faire que le titre ait été aboli au Yukon, mais sous le régime de la loi, il est encore désigné sous le titre de commissaire.

M. BLACK (Yukon): Je suis certain de ne pas faire erreur. Je partage absolument l'avis de mes honorables collègues, savoir que la présente loi manquera son effet. Peu importe qu'elle soit appliquée par le commissaire de l'or ou par tout autre fonctionnaire, j'ai la conviction que la loi ne fonctionnera jamais au Yukon et nous gaspillons inutilement notre temps à l'examiner.

L'hon. M. TOLMIE: Je suis fortement en faveur du principe dont s'inspire le présent bill; cependant, le Gouvernement aurait dû convoquer une réunion ou une conférence des autorités provinciales tout d'abord. Quelqu'une des provinces a-t-elle manifesté le désir de se prévaloir de la loi en délibération?

L'hon. J.-H. KING: Depuis que le projet de loi a été déposé?

L'hon. M. TOLMIE: Oui.

L'hon. J.-H. KING: Aucune correspondance n'a été échangée, que je sache, avec aucun gouvernement provincial depuis la date du dépôt de la présente loi.

L'hon. M. TOLMIE: Ou avant?

L'hon. J.-H. KING: Nous avons échangé certaines communications avec les autorités provinciales durant la période où le comité a siégé en 1924.

L'hon. M. TOLMIE: Laquelle des provinces a manifesté le désir de coopérer avec le gouvernement fédéral afin de mettre en vigueur ce système?

L'hon. J.-H. KING: Nous n'avons reçu aucune communication directe des autorités provinciales.

M. McGIBBON: N'est-il pas vrai que l'honorable député de Fort-William (M. Manion) a fait insérer au hansard les opinions des divers gouvernements provinciaux et qu'il n'y en a pas une seule qui soit favorable à la mise en vigueur du présent bill?

L'hon. J. H. KING: Le projet de loi n'avait pas encore été déposé à cette époque-là.

M. McGIBBON: Un projet de loi avait été proposé et cela revient au même. Le ministre joue sur les mots.

L'hon. J.-H. KING: Mon honorable ami a fait erreur sur toute la ligne. Nous avons pris des renseignements auprès des autorités provinciales afin de nous rendre compte si elles s'intéressaient à la création d'un système de pensions de vieillesse. Aucun projet de loi n'avait été préparé à cette époque, mais nous avons maintenant un bill qui est soumis à l'assentiment de la Chambre; s'il devient loi, les provinces auront la liberté de s'en prévaloir ou de l'ignorer, selon qu'elles le jugeront à propos.

L'hon. M. MANION: Chacune des provinces pour ainsi dire s'est prononcée à l'encontre du projet.

L'hon. J.-H. KING: Pas du tout.

L'hon. M. MANION: Aucune n'a promis au gouvernement sa coopération au projet. Je me souviens bien avoir lu les opinions des diverses provinces et l'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill) a eu une discussion avec moi à ce sujet, mais je ne me souviens pas qu'aucune des provinces soit convenue d'adopter le projet.

M. BROWN: Est-ce qu'une question d'attributions n'a pas été soulevée à cette époque?

L'hon. J.-H. KING: Oui.

M. NEILL: Il est inutile d'étudier le principe du projet de loi. Pour le moment, c'est absolument contraire au règlement, cependant, monsieur le président, comme un honorable député s'est écarté du sujet, il faut lui répondre. Je vais le faire brièvement en lisant de nouveau, pour la seconde, si ce n'est la troisième fois, la résolution adoptée par la législature de la Colombie-Anglaise, le 24 novembre de l'an dernier. Après un préambule approprié, elle dit:

> En conséquence, il est résolu que les démarches nécessaires soient prises pour préparer un projet, avec le gouvernement du Dominion, afin de créer les pensions de vieillesse et de demander aux autres provinces d'agir de la même manière.

Ensuite, il est dit que des copies de la résolution seront envoyées, non seulement au secrétaire d'Etat du Canada, mais à tous les secrétaires provinciaux des diverses provinces, l'idée étant d'exercer une pression sur elles pour obtenir leur coopération jusqu'à ce point. Comme l'a dit mon honorable collègue de Lisgar, les opinions lues, il y a quelques semaines par l'honorable député de Fort-William étaient fondées sur une méprise touchant la loi, comme on l'a découvert depuis. Les provinces avaient alors l'impression que le gouvernement du Dominion essayait de leur passer certaines de ses responsabilités. Depuis, une décision du ministère de la Justice, décision qui n'est pas mise en doute, a fait reconnaître que toute la responsabilté d'une loi de cette nature, ou plutôt la responsabilité des dépenses de fonds, retombe sur les provinces. Maintenant que les provinces constatent qu'au lieu de les tromper, on leur offre de l'aide jusqu'à concurrence de 50 p. 100 pour leurs dépenses de fonds relativement aux pensions de vieillesse, elles seront beaucoup plus portées à accepter notre offre, et cela se voit bien dans la résolution que je viens de lire, résolution d'un caractère bien différent de celle qui a été adoptée auparavant. Il est conséquemment raisonnable de croire que la Colombie-Anglaise sera la première à accepter cette loi et usera de son influence et de son exemple pour se faire imiter par les autres provinces.

L'hon. M. EDWARDS: Est-ce que la législature de la Colombie-Anglaise a fait suivre cette résolution de la préparation d'un projet à soumettre, soit au gouvernement du Dominion, soit à ceux des provinces?

M. NEILL: Cela, j'imagine, est du ressort de la Colombie-Anglaise. La résolution n'a été adoptée qu'à la dernière session et on peut présumer que le gouvernement comme la législature le lui a demandé, fait des démarches tendant à la coopération avec le Dominion.

L'hon. M. EDWARDS: En lisant la résolution, mon honorable collègue a lu des paroles indiquant que le gouvernement de la Colom-

bie-Anglaise se proposait de préparer un projet relatif aux pensions de vieillesse pour le soumettre aux autres provinces et au gouvernement fédéral. Je lui demande donc si, après l'adoption de cette résolution, qu'on peut regarder comme une expression d'opinion de la législature, le gouvernement de la Colombie-Anglaise lui a donné suite et a formulé et soumis un projet quelconque, soit au gouvernement fédéral, soit à ceux des provinces? A-t-il, oui ou non, donné suite à la résolution, ou s'agissait-il d'une résolution adoptée, puis mise de côté sans qu'on en entende davantage parler?

M. NEILL: Elle a été adoptée il y a quelques mois seulement. Je ne reçois pas les confidences du gouvernement de la Colombie-Anglaise, mais on peut présumer que, comme c'est la coutume de la plupart des gouvernements, celui de la Colombie-Anglaise se dispose à exécuter le mandat qui lui a été si fortement imposé par la législature, et cela à l'unanimité.

M. le PRESIDENT: Je tiens à appeler l'attention du comité sur le fait que la discussion s'éloigne de plus en plus de l'article débattu. J'ai accordé une grande latitude et je dois demander au comité de restreindre ses remarques à l'article discuté.

M. McGIBBON: Je tiens à protester contre une loi de ce genre. Cela va susciter de l'espoir chez des milliers de gens au pays, mais seulement pour leur apporter plus tard des désillusions amères. Si les promesses que fait le Gouvernement ne sont pas remplies je veux qu'il en accepte la responsabilité. Il n'y a pas de doute que nous ne soyons tous fort obligés vis-à-vis de l'honorable "lay member" qui vient de parler et de nous donner une conférence sur le droit. Naturellement, nous apprécions l'autorité d'où elle découle.

M. NEILL: Je ne suis pas un "late member".

M. McGIBBON: Je veux dire à l'honorable député qu'il y a des avocats dans cette Chambre entre autres le leader de notre parti, qui comprennent parfaitement quel sera l'effet de cette loi. Ce que je demande au Gouvernement, c'est de promettre au public que cette loi va désappointer, que si les provinn'y donnent pas suite, il le fera lui-même.

M. NEILL: Je ferai remarquer à l'honorable député que je ne suis pas un "late member."

M. RYCKMAN: Notre honorable collègue vous a appelé "lay member", "l-a-y".

(L'article est adopté.)

[L'hon. M. Edwards.]

Les articles 3 et 4 sont adoptés.

Sur l'article 7 (quand les versements doivent être faits aux provinces):

M. BURY: Que fait-on des articles 5 et 6?

M. le PRESIDENT: Ils ont été adoptés.

M. BURY: Quand?

M. le PRESIDENT: Il y a environ un mois.

L'hon. J.-H. KING: J'ai un amendement à proposer. Le voici:

Supprimer les mots "conseil du Trésor" à la troisième ligne et les remplacer par les mots "ministre des Finances" et supprimer tous les mots après le mot "affectés" à la cinquième ligne.

L'hon. M. EDWARDS: Quelle est la raison de cet amendement?

L'hon. J.-H. KING: La dernière fois que nous avons étudié le bill en comité, on a soulevé une objection à propos de l'expression "conseil du Trésor" et l'on a jugé préférable de dire "ministre des Finances". C'est ce qu'on a fait. Quant à l'autre modification, voici comment l'article est actuellement rédigé:

. . . pas autrement affectés, et le Gouverneur en son conseil peut, au besoin, emprunter les sommes qui peuvent être nécessaires pour effectuer ces versements.

Cette phrase n'étant pas nécessaire, on la supprime.

L'hon. M. MANION: Peut-être prendrez-vous l'argent sur les profits.

L'hon. J.-H. KING: Oui, certainement.

(L'amendement est adopté.)

L'article ainsi modifié est adopté.

L'hon. J.-H. KING: Je crois que ce sont là toutes les modifications projetées.

(Rapport est fait sur l'état du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION GENERALE D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI D'IMMIGRATION.

L'hon. CHARLES STEWART (ministre intérimaire de l'Immigration et de la Colonisation) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 91) tendant à modifier la loi d'immigration.

(La motion est adoptée et le bill est lue une 2e fois.)

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles du projet de loi.

L'hon. M. STEWART: On a fait une erreur en imprimant le bill. Je ne sais à qui est la faute; c'est probablement à moi. On

avait préparé deux amendements; c'est le mauvais qui a été remis au légiste et qu'on a imprimé dans le premier bill distribué. On a réimprimé le bill et c'est ce nouveau texte que nous étudions maintenant.

M. BOYS: Où se procure-t-on le bill réimprimée?

L'hon. M. STEWART: On l'a distribué et les députés doivent l'avoir dans leur liasse.

L'hon. M. MANION: Quels sont les changements?

L'hon. M. STEWART: L'amendement est court. Je vais en donner lecture pour que l'on sache bien à quoi s'en tenir. D'après l'ancienne disposition certaines personnes étaient considérées comme indésirables et passibles d'expulsion. Voici l'amendement que nous proposons:

1. Est abrégé l'article quarante et un de la Loi de l'immigration, chapitre vingt-sept du Statut de 1910, tel qu'édicté par le chapitre vingt-six du Statut de 1919, et remplacé par le suivant:

41. Chaque fois qu'une personne autre qu'un citoyen canadien a été trouvée coupable d'un acte criminel défini à la partie II du Code criminel, il est du devoir de tout fonctionnaire qui en a connaissance, et du devoir du greffier, du secrétaire ou autre fonctionnaire de quelque municipalité au Canada où se trouve cette personne, d'adresser de suite une plainte par écrit au Ministre et de lui faire connaître tous les détails.

Tel est le changement.

M. le PRESIDENT: L'article sera-t-il adopté?

L'hon. M. MANION: Une seconde, monsieur le président. Je n'ai pas eu le temps d'examiner les dispositions du premier bill, mais il me semble que le second ne lui ressemble pas du tout.

L'hon. M. STEWART: Non, parce que l'amendement imprimé par erreur ne vise pas ce que nous voulions corriger dans la loi, à savoir le droit pour le ministre d'expulser sans procès. Si mon honorable ami veut se reporter à l'article 41 de la loi il verra que le ministre de l'Immigration et de la Colonisation est investi de pouvoirs étendus concernant l'expulsion. Ces pouvoirs lui ont été attribués au cours de la période de guerre. L'amendement a simplement pour but d'accorder à l'individu le droit à un procès avant son expulsion.

L'hon. M. MANION: Quand le bill a-t-il été lu la première fois?

Un MEMBRE: Le 26 avril.

L'hon. M. MANION: Quel amendement a subi sa première lecture?

L'hon. M. STEWART: Celui du premier texte. Je ne l'ai pas sous la main.

L'hon. M. MANION: C'est pour cette raison que je m'informe. Je n'ai rien de particulier en vue. Je ne veux pas retarder la délibération, mais si c'est l'autre bill qui a été lu pour une première fois, il n'est pas régulier d'aborder l'examen de celui-ci tant qu'il n'aura pas subi une première lecture.

L'hon. M. STEWART: J'ai pris soin de m'informer si je pouvais éviter ou non le dépôt de cet amendement, et j'ai appris du conseil de la Chambre que ce bill était régulier en tous points.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas examiné la raison d'être de l'amendement, mais le nouveau bill n'a été distribué qu'aujourd'hui. Le ministre consentirait-il à le réserver? Il suffira d'un instant. Quelqu'un peut vouloir examiner la question.

L'hon. M. STEWART: J'aimerais à le mettre en délibération maintenant et l'honorable député peut exposer son point de vue à la troisième lecture du bill.

L'hon. M. MANION: Mais si nous l'adoptons maintenant, nous en approuvons le principe. Le bill ne contient qu'un article. Il ne m'intéresse pas spécialement, mais il pourrait se faire que d'autres honorables députés veuillent l'examiner, d'autant plus que c'est l'autre projet de loi qui a subi la première lecture.

M. McGIBBON: Qui demande cette modification?

L'hon. M. STEWART: Je crois que c'est la quatrième fois que nous modifions la loi. Si je ne me trompe, mon très honorable ami le chef de l'opposition a modifié cet article 41. A trois reprises nous avons envoyé cet amendement au Sénat qui l'a repoussé chaque fois. Il s'agissait d'une mesure de guerre, décrétée au cours des hostilités et qui, à mon sens, accorde un pouvoir trop étendu au ministre de l'Immigration.

M. McGIBBON: Le ministre ne répond pas à ma question?

L'hon. M. STEWART: Le Gouvernement en prend la responsabilité et j'en fais aussi mon affaire.

M. McGIBBON: A-t-on reçu une demande de quelque section du Dominion?

L'hon. M. STEWART: Oui, de plusieurs endroits du Canada. Je n'ai pas ces requêtes sous les yeux, mais je me souviens bien qu'au moment où j'ai déposé l'amendement, lequel n'était peut-être pas rédigé dans les mêmes termes que celui-ci mais en termes à peu près analogues, nous avions reçu, de plusieurs organisations du pays, des requêtes demandant l'abrogation complète de l'article 41.

M. McGIBBON: Le ministre n'est-il pas sûr de lui-même?

L'hon. M. STEWART: Oh, absolument.

M. STEWART (Leeds): Quelle est la définition d'un crime, tel que le mentionne la partie II du Code criminel dont il est question dans ce bill? Je demande cela parce que le bill réimprimé paraît être d'une nature et d'une portée fort différentes de celles du bill n° 91. Ce bill porte que:

Chaque fois qu'un aubain prêche au Canada le renversement, par la force ou la violence, du gouvernement de la Grande-Bretagne ou du Canada, ou d'autres dominion, colonie, possession ou dépendance britanniques, ou le renversement, par la force ou la violence, des lois et de l'autorité constituées, ou l'assassinat, ou que, par ses paroles ou ses actions, il crée ou tente de créer une émeute ou un désordre public au Canada, ou qu'il est notoirement connu pour appartenir ou soupçonné d'appartenir à quelque société ou organisation secrète qui extorque de l'argent de quelqu'un qui réside au Canada ou de quelque manière tente d'exercer une contrainte sur quelqu'un qui réside au Canada, au moyen de la force ou par menaces de blessures corporelles, ou par chantage;

Et ainsi de suite. Il me semble que l'individu de cette description est tout aussi à craindre ou appartient à une catégorie aussi répréhensible que les personnes reconnues coupables aux termes du Code criminel. Cela me paraît être une clause de restriction, et pour quelle raison?

L'hon. M. STEWART: Pour la raison bien simple qu'elle confère absolument au ministre l'autorisation constitutionnelle d'intervenir. L'ancien article 41 accordait au ministre des pouvoirs très étendus qui lui permettaient d'appréhender et d'expulser les gens pour un certain nombre de motifs, et durant la guerre, cette autorisation était indispensable.

M. BURY: Ce nouvel article 41 constitue-t-il simplement une rédaction plus concise et plus brève en vue de comprendre toutes les infractions prévues à l'ancien article 41, ou le nouvel article omet-il quelques-unes des infractions mentionnées dans l'ancien article, et le cas échéant, quelles sont ces infractions?

L'hon. M. STEWART: Je dis tout de suite que j'ai toujours pensé que les agents de l'immigration ne doivent pas faire fonction de policiers. Mais la loi en a décidé autrement. L'article 41, qui est en discussion, se borne à signaler à l'attention du département tout individu ayant subi une condamnation et qui pour ce fait doit être renvoyé dans son pays d'origine si le département en juge ainsi. C'est plutôt l'affaire de la police que celle des agents de l'administration. C'est ce que demande la loi en vigueur. Le texte que je propose a simplement pour but de faire porter à la connaissance du département toute sentence rendue contre un immigré. L'article 41 va disparaître de la loi, aux termes du projet. Cet article me donnait le pouvoir d'ordonner l'expulsion d'un immigrant en l'absence de toute condamnation judiciaire. Dorénavant on ne pourra expulser personne sans procès,—c'est ce que cela veut dire,—mais le ministre de l'Immigration continue de faire l'œuvre de la police pour l'expulsion des immigrants.

M. BURY: Le ministre n'a pas répondu à la question que je lui avais posée. La question comprend deux éléments: le premier se rapporte aux faits qui justifient l'expulsion, le second comprend les formalités d'expulsion. Le ministre s'est borné à nous expliquer les formalités qui sont suivies. Je ne m'intéresse pas à celles-ci pour le moment; quelles que soient ces formalités, je voudrais savoir pour quelles violations on les applique. L'expulsion a-t-elle lieu pour des délits prévus dans l'ancien article 41 ou pour quelques-uns seulement? Y a-t-il à cet égard une différence entre la disposition en vigueur et celle qui fait l'objet du bill?

L'hon. M. STEWART: Il n'y en a aucune. Les infractions prévues sont les mêmes; mais le ministre ne peut user de rigueur envers un émigré avant qu'un jugement ait été rendu contre lui.

M. BURY: Tous les faits délictueux prévus demeurent énumérés dans la loi avec l'adjonction de cette disposition nouvelle?

L'hon. M. STEWART: Exactement.

L'hon. M. EDWARDS: Le ministre paraît empressé à répondre à nos demandes; mais la manière dont il le fait donne à penser qu'il ne cannaît pas très bien les dispositions du bill et les changements qu'il apporte à l'article 41. En conséquence il ferait bien de se rendre à la proposition de notre collègue de Fort-William. C'est une affaire sérieuse. Puisque la question a déjà été discutée plusieurs fois dans cete enceinte, il vaudrait mieux l'examiner davantage pour se rendre compte des modifications que le bill propose. Un ajournement est préférable.

L'hon. M. STEWART: Je propose l'ajournement de l'étude de ce bill. J'invite nos collègues ici présents à signaler le texte réimprimé du bill aux membres qui n'ont pu assister à cette discussion et que la chose intéresse.

M. BOYS: J'ai une légère modification à proposer au ministre. Les dernières lignes du nouvel article 41 sont très semblables à la fin de l'article en vigueur. Elles conviennent à l'ancien texte, car elles ne visent pas une condamnation. Il y est dit que les immigrés qui ont fait telle ou telle chose doivent être

dénoncés au ministre. L'article 41 parle d'un fait prouvé, non d'une plainte, et exige que trois agents fassent un rapport circonstancié, le premier de la part de l'agent qui a fait le constat, le second qui se trouvera un juge de paix ou le magistrat qui aura porté la sentence, et le troisième: le secrétaire municipal. Il me paraît déraisonnable d'exiger un rapport complet de trois fonctionnaires différents; il suffirait de demander à un seul officier administratif, le magistrat, par exemple, un double du jugement.

L'hon. M. MANION: Je n'exigerais pas tant de formalités. Mais je voudrais que, pour la meilleure observation des règlements de la Chambre, on n'insiste pas sur la délibération de ce bill. Sans vouloir manquer d'égards envers les juristes parlementaires, je dis qu'il me paraît impossible qu'on puisse remettre sur le métier un texte de loi comprenant un article unique sans la nécessité de le déposer de nouveau. Le premier texte déposé ne peut autoriser un texte différent. Je n'ai pas d'objection, quant à moi, au dépôt du bill tel qu'il est consigné, et la Chambre n'en aura pas non plus, je pense.

L'hon. M. STEWART: Je crois que cette manière de procéder est conforme au règlement; toutefois, je vais me renseigner davantage à ce sujet. Je prie la Chambre de me permettre de présenter le projet de loi et de le faire étudier tout de suite.

L'hon. M. MANION: Très bien!

L'hon. M. STEWART: Je crains de ne pas avoir saisi l'amendement proposé par mon honorable ami (M. Boys).

M. BOYS: Dans cet article, le ministre prescrit que trois agents doivent faire rapport de certains détails. Je crois qu'on ferait bien d'enjoindre à un individu, au magistrat par exemple, de faire tenir au ministre une copie de la condamnation enregistrée.

L'hon. M. STEWART: J'étudierai la proposition.

(Il est fait rapport sur l'état de la question.)

LE CREDIT AGRICOLE

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité et passe à l'étude d'un projet de résolution ainsi conçu:

Qu'il y aura un bureau nommé Bureau du prêt agricole canadien, constituant un corps politique et juridique comprenant quatre membres, dont l'un sera le ministre des Finances et les trois autres seront nommés par le gouverneur en son conseil; parmi ces derniers l'un sera désigné par les commissaires du prêt agricole canadien.

Que le Bureau émettra des obligations du prêt agricole pour faire des prêts à long terme aux cultivateurs, et le gouvernement du Canada pourvoira au capital initial du Bureau par une somme d'au plus cinq millions de dollars, et souscrira une somme de cinq pour cent du capital-actions à mesure que le Bureau fera des prêts.

Le gouvernement de chaque province dans laquelle un prêt sera accordé devra souscrire au capital-actions du Bureau à mesure que des prêts seront faits dans la province, une somme égale à cinq pour cent desdits prêts, et chaque emprunteur devra aussi souscrire cinq pour cent de son emprunt lors de cet emprunt. Les prêts seront faits sur garantie d'une première hypothèque sur les terres agricoles; l'intérêt dépassera l'intérêt payable sur les obligations de prêt agricole en proportion suffisante pour pourvoir aux frais de fonctionnement; les obligations du prêt agricole constitueront des placements juridiques et le ministre des Finances pourra les acheter, du moment que la somme des obligations qu'il détiendra de ce chef ne dépasseront jamais quinze millions de dollars; et la somme d'un paiement par le gouvernement du Canada à compte du capital du Bureau, ou comme paiement pour l'achat d'obligations du prêt agricole, sera payée à même le fonds consolidé du revenu par autorité du gouverneur en son conseil.

(Cette motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.)

L'hon. M. ROBB: Les honorables membres pourront mieux discuter les mérites de la proposition quand la Chambre sera saisie du bill même. Je prie donc le comité d'adopter le projet de résolution. Je propose que le texte en soit modifié, à la quatrième ligne, en rayant le deuxième mot "par" et en mettant le mot "commissaires" au singulier; ainsi il se lira "l'un sera désigné le commissaire du prêt agricole canadien".

M. BURY: Pourquoi ne pas rayer le mot "désigné"?

L'hon. M. ROBB: Je trouve ce mot très bien. Il a été suggéré par le département de la Justice. Je propose aussi qu'à la suite des mots "pourvoir aux frais de fonctionnement" à la 17e ligne soient ajoutés après les mots "et aux réserves nécessaires en vue de combler les pertes".

L'hon. M. MANION: Est-ce ici le projet du crédit agricole?

L'hon. M. ROBB: C'est le nom qu'on lui donne communément, mais le projet du crédit agricole, tel qu'il est compris dans l'ouest canadien, comportait des prêts agricoles à brève échéance. Ceci est mieux connu sous le nom de prêt agricole à long terme.

L'hon. M. MANION: Je ne critique pas la phraséologie. Je veux simplement savoir si la présente mesure remplace ce qu'on désigne communément sous le nom de projet du crédit agricole.

L'hon. M. ROBB: Oui.

(Les amendements sont adoptés.)

Il est fait rapport du projet de résolution, qui est lu pour la 2e fois et adopté.

M. BOYS: Plaît-il au ministre d'expliquer ce que signifie le dernier alinéa de cette résolution? Il prescrit que la province doit souscrire 5 p. 100 du prêt et l'emprunteur 5 p. 100. Et l'autre 90 p. 100?

L'hon. M. ROBB: Ils vendront leurs propres obligations.

M. l'ORATEUR: L'honorable député pourra poser sa question quand nous étudierons le bill. Nous ne siégeons plus en comité.

M. BOYS: Je vous demande pardon, M. l'Orateur.

(M. Robb demande à déposer un projet de loi (bill n° 148) ayant pour objet l'institution au Canada d'un système de crédit hypothécaire à long terme pour les cultivateurs.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable ministre pourrait expliquer maintenant le point soulevé par l'honorable député de Simcoe (M. Boys).

L'hon. M. ROBB: J'obtiendrai tous les renseignements et enverrai un mémoire à mon honorable ami.

M. BOYS: Je me contenterai peut-être de lire le bill.

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

PROJET DE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DE 1919 SUR LES CHEMINS DE FER

L'hon. CHARLES A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité pour l'étude du projet de résolution qui suit:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier l'article 262 de la Loi de 1919 sur les chemins de fer, et de décréter que la somme totale à répartir et à payer sur un crédit annuel quelconque ne devra jamais excéder, dans le cas d'un passage à niveau pour une seule voie quarante pour cent des frais réels de construction, et ne dépassera dans aucun cas la somme de vingt-cinq mille dollars.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.)

L'hon. M. EDWARDS: Cet argent vient d'un fonds spécial, n'est-ce pas?

L'hon. M. DUNNING: Oui.

L'hon. M. EDWARDS: Quel est le crédit annuel et quelles sont les restrictions?

[L'hon. M. Manion.]

L'hon. M. DUNNING: La loi des chemins de fer accorde une subvention de $200,000 par année pour une période de dix ans à compter du 1er avril 1919; la loi explique comment cet argent sera dépensé. Il serait peut-être bon de dire maintenant que le Gouvernement a reçu plusieurs représentations à l'effet que la contribution du Dominion sur ce fonds a été minime parce que l'on n'a pas tiré avantage de la loi depuis quelques années. L'association des bonnes routes du Canada surtout est revenue plusieurs fois à la charge. On a soumis la question à la commission des chemins de fer pour obtenir un rapport, et après avoir soigneusement étudié la question, la commission conseille fortement la chose que mentionne le projet de résolution. En somme, on porte la contribution du Dominion de 25 à 40 p. 100 avec maximum de $25,000 au lieu de $15,000 pour chaque passage à niveau.

L'hon. M. EDWARDS: Le ministre nous dira-t-il combien on a dépensé au cours des quatre ou cinq dernières années?

L'hon. M. DUNNING: Je puis fournir les chiffres depuis 1909:

1909-1910	$ 70
1910-1911	609
1911-1912	7,644
1912-1913	20,807
1913-1914	39,968
1914-1915	92,099
1915-1916	47,079
1916-1917	46,630
1917-1918	13,740
1918-1919	8,715
1919-1920	12,359
1920-1921	56,772
1921-1922	13,292
1922-1923	46,885
1923-1924	44,439
1924-1925	39,436
1925-1926	66,224
1926-1927 (au 12 mai 1926)	16,361

C'est là la liste des sommes payées chaque année.

M. GEARY: Quelle est la somme totale du crédit aujourd'hui?

L'hon. M. DUNNING: Le crédit est toujours le même en vertu de la loi, $200,000.

M. GEARY: Alors il est évident d'après l'amendement que ceci s'appliquera à chaque passage à niveau et non à des travaux comprenant plusieurs passages? On a déjà fait remarquer relativement à l'article 262 de la loi des chemins de fer, que la contribution devrait être limitée à une entreprise et non à un passage en particulier dans une entreprise.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre ferait bien, je pense, de tirer la chose au clair. Très souvent dans les villes, il ne s'agit

pas d'un seul passage, mais de toute une installation qui fait disparaître une douzaine de passages ou plus. Si je me rappelle bien, l'application de la loi a déjà causé des difficultés.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami veut-il dire que plusieurs passages seraient réunis en un seul?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans une seule installation. Prenez par exemple, Edmonton dont mon honorable ami connaît bien la disposition des rues. Lorsque l'on a voulu entreprendre les travaux, il a fallu faire disparaître un grand nombre de passages en même temps, et quelqu'un a prétendu, j'ignore si c'est le ministre des Chemins de fer ou celui des Finances, que la subvention ne pouvait être accordée que pour un passage particulier bien qu'une seule installation puisse faire disparaître plusieurs passages à niveau. Le ministre ferait bien, je crois, d'étudier la question. Le résolution dit "dans le cas d'un passage à niveau pour une seule voie." Il faut abolir tous les passages à niveau et les remplacer par un pont, un tunnel ou autre chose. On se proposait d'abord d'abolir les pentes et de rendre sans danger le croisement des routes avec les voies ferrées. Je ne pense pas que l'emploi du terme "à niveau" soit heureux; mais le ministre peut discuter cette question avec ses conseillers juristes.

M. FORKE: Je conviens qu'il serait préférable d'avoir un passage souterrain ou un pont, mais je crains que cela ne soit pas possible dans tous les cas. En attendant d'en arriver là, nous devons rendre les passages aussi peu dangereux que possible. Je n'ai pas compris l'objet de la résolution, car, je l'ai déjà dit, dans la partie de la Chambre où siège mon groupe, nous ne savons parfois ce qui se passe que le lendemain. Je crains de traverser trop souvent de ce côté-ci de l'Assemblée...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est probablement la place qui vous convient.

M. FORKE: ...parce que mes honorables amis de la gauche conservatrice s'amusent énormément quand je m'assieds de ce côté-ci et je n'aime pas à leur procurer plus d'amusement qu'il ne faut.

Un MEMBRE: Pourquoi ne pas venir de notre côté?

M. FORKE: Ce serait également fort bien. J'insiste sur la nécessité de rendre les passages à niveau dénués de tout danger. J'admets qu'ils soient démodés; mais, actuellement, il est impossible de les remplacer par des passages souterrains ou des ponts, de sorte que la seule chose à faire est de rendre les passages à niveau aussi sûrs que possible.

M. BOYS: Je suppose que le ministre a la loi des chemins de fer sous les yeux. Je ne me rappelle pas les dispositions de l'article 262. Si cet article n'est pas trop long, je le prie de bien vouloir nous le lire.

L'hon. M. DUNNING: J'essaie de faire la lumière sur la question du nombre de passages. Si mes honorable collègues le veulent bien, je traiterai chaque point à son tour.

M. COOTE: Je désirerais qu'on parlât plus fort; nous n'entendons rien.

L'hon. M. DUNNING: Je vais tâcher de le faire. Au paragraphe 4 de l'article 7 de la loi de 1909, on trouve la définition suivante d'un passage:

"Passage", aux termes du présent article, signifie tout passage d'une voie publique par un chemin de fer à vapeur, ou d'un chemin de fer à vapeur par une voie publique, au niveau des rails, et s'applique à tout mode de construction du chemin de fer ou de la voie publique, par élévation ou abaissement de l'un au-dessus ou au-dessous de l'autre, ou par le détournement de l'un ou de l'autre, et à tout autre ouvrage que la Commission ordonne de faire comme unique ouvrage de protection, de sûreté et de commodité pour le public relativement à un ou plusieurs chemins de fer n'excédant pas quatre voies en tout à l'endroit du passage.

M. GEARY: Je connais cette définition. On a prétendu que, lorsqu'on réunit plusieurs passages à niveau dans un ouvrage unique ordonné par la commission des chemins de fer, on ne peut demander qu'une subvention, prise dans le crédit annuel, pour tout le travail et non pas pour chaque passage, bien que l'ouvrage puisse comprendre dix passages. Par exemple, l'honorable représentant d'York-Ouest (sir Henry Drayton) a mentionné le cas de la ville d'Edmonton, où l'on a fait un changement de pente dans toute une partie de la ville. On a aboli plusieurs passages de cette façon. On aurait donc dû accorder une subvention pour chacun de ces passages, si, dans l'opinion de la commission, chacun tombait sous le coup de la loi. La subvention accordée par la commission ne devrait pas être limitée à $25,000 pour chaque entreprise, mais seulement pour chaque changement de pente, c'est-à-dire chaque croisement de route.

L'hon. M. DUNNING: Il me fera plaisir d'examiner ce point, bien que la question soit résolue en partie par la dispositon portant qu'on ne pourra accorder cette subvention, dans une même année, pour plus de six passages d'une même voie ferrée dans une municipalité donnée, ou plus d'un fois, durant une même année, pour un même passage.

M. GEARY: C'est vrai; mais, dans la définition, on confond "ouvrage" avec "passage". Si le ministre veut bien étudier ce point avec ses conseillers juristes, on pourrait l'éclaircir.

L'hon. M. DUNNING: Il me ferait plaisir de l'examiner.

L'hon. M. EDWARDS: Je désire poser une question au ministre. Je partage absolument l'avis du ministre sans portefeuille, l'honorable représentant de Brandon (M. Forke), à savoir qu'il faut rendre ces passages aussi peu dangereux que possible. Supposons qu'une municipalité demande à la commission des chemins de fer de faire disparaître un passage à niveau. La commission détermine-t-elle la par des frais de ce travail que devront défrayer et la municipalité et le chemin de fer, d'un côté, et, de l'autre, la somme que représente les 40 p. 100 des frais à la charge du Gouvernement?

L'hon. M. DUNNING: Cette somme ne doit pas dépasser 40 p. 100 des frais.

L'hon. M. EDWARDS: Alors la répartition des autres 60 p. 100 entre la municipalité et la compagnie de chemin de fer est-elle entièrement du ressort de la commission des chemins de fer?

L'hon. M. DUNNING: C'est cela.

M. BOYS: Et la commission s'occupe aussi des 40 p. 100.

L'hon. M. DUNNING: Oui, mais la commission n'a pas le pouvoir d'ordonner de prélever plus de 40 p. 100 du fonds consolidé.

L'hon. M. EDWARDS: Alors dans sa décision la commission peut accorder 30 p. 100 ou 20 p. 100, mais ne peut pas dépasser 40 p. 100?

L'hon. M. DUNNING: C'est cela. Il arrive parfois que la province intervient aussi, comme le savent les honorables députés au courant de la loi. Maintenant on m'a demandé de donner lecture de l'article 262:

Les sommes affectées et réservées pour aider aux travaux réels de construction en vue d'assurer la protection, la sûreté et la commodité du public aux passages à niveau des chemins de fer existants le premier jour d'avril mil neuf cent neuf, seront placées au crédit d'un compte spécial appelé "The Railway Grade Crossing Fund" (caisse des passages à niveau du chemin de fer), et elles seront affectées par la commission, subordonnément aux restrictions ci-après énoncées, uniquement au coût (à l'exclusion du coût de l'entretien et du service) de la construction des ouvrages répondant aux fins susdites.

[L'hon. M. Dunning.]

Puis vient le paragraphe 2 que nous sommes à modifier, qui traite de la répartition et le paragraphe 3 continue:

Lorsqu'une province contribue à ladite caisse, la commission peut affecter la somme ainsi attribuée par cette province et enjoindre et ordonner le paiement subordonnément aux conditions et restrictions faites et imposées par cette province relativement à sa contribution.

Il semblerait qu'aucune province ne s'est prévalue de ce privilège, car si je ne me trompe, elles n'ont pas contribué à cette caisse. puis le paragraphe 4 dit ce qui suit:

Dans le présent article:

"Passage" signifie toute traversée d'une voie publique par un chemin de fer à vapeur, ou d'un chemin de fer à vapeur par une voie publique, au niveau des rails, et s'applique à tout mode de construction de la voie ferrée ou de la voie publique, par l'élévation ou l'abaissement de l'un au-dessus ou au-dessous de l'autre, ou par le détournement de l'une ou de l'autre, et à tout ouvrage que la commission ordonne d'exécuter comme ouvrage destiné spécialement à la protection, la sûreté et la commodité du public relativement à un ou plusieurs chemins de fer qui ne comptent en tout pas plus de quatre voies croisant ou croisées; "municipalité" signifie une cité, ville, village, comté, canton, paroisse ou municipalité rurale, constituée en corporation.

Tel est l'article en son entier.

M. GEARY: C'est la construction qui coûte le plus cher. L'honorable député de Brandon prend plus d'intérêt, selon moi, à protéger les passages à niveau par l'installation de barrières ou de guérites ou d'un signal qui exigent des frais d'entretien d'année en année, plutôt que par des viaducs et des tunnels. En somme il n'en coûte pas très cher pour construire, mais l'entretien annuel, qu'il soit mécanique au fait par des gardiens, coûte réellement cher. Parfois il faut trois ou quatre gardiens pour veiller jour et nuit à un passage à niveau. Cela coûte très cher à la municipalité, j'en sais quelque chose; et il est probable que mon honorable ami doit avoir à l'esprit des cas où les municipalités ont beaucoup à dépenser chaque année pour ce genre de protection. Peut-être le ministre songera-t-il à autoriser la commission des chemins de fer à contribuer un certain montant au coût annuel de protection.

L'hon. M. DUNNING: Je crains fort de ne pouvoir faire cela. Après tout, nous élevons de 25 à 40 p. 100 la part à payer par le Canada, et nous portons le maximum de $15,000 à $25,000. C'est un saut qui en vaut la peine, et sans nul doute ce sera un encouragement à construire plus de travaux pour faire disparaître les passages à niveau que dans le passé. Mon avis est que nous devrions nous contenter de procéder lentement et de voir ce qui

résultera de cette augmentation de la contribution du pays, avant d'entreprendre quoi que ce soit pour l'entretien. Je crains que ce serait engager un montant considérable que d'adopter une disposition à cette fin. Je pense que l'honorable député d'York-Ouest a plus de renseignements là-dessus qu'aucun autre de ses collègues et je lui saurais gré de nous donner son avis sur l'idée de contribuer dorénavant une somme supplémentaire pour l'entretien, aussi bien que pour le coût de la construction.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il ne fait pas de doute que ce qui coûte cher en réalité au sujet de la protection des passages à niveau, c'est l'entretien. Si vous mettez des barrières,—je ne sais quel est le prix actuel,—mais il fut un temps où une bonne barrière coûtait de $2,500 à $3,000. Si le mécanisme est plus compliqué la dépense sera double, ou un peu plus quand il y a quelque autre perfectionnement, mais par elle-même l'installation d'une barrière n'est pas très onéreuse. Néanmoins, même autrefois, installer des barrières exigeait l'immobilisation d'un capital de $50,000. J'entends par là qu'il fallait l'intérêt de ce montant au moins pour voir à l'entretien de ces barrières, des gardiens, de leur approvisionnement de pétrole, etc. Les frais seraient encore plus élevés aujourd'hui, je pense,—je n'ai pas examiné les chiffres depuis longtemps,—et c'est un joli fardeau pour les municipalités.

Mais en toute justice pour le ministre, je dois convenir que l'idée sur laquelle repose la loi, c'était l'élimination des traverses plus qu'autre chose. En même temps, nous devons nous rappeler cette chose pratique. La disposition prise est sage. Nous ne nous sommes pas suffisamment occupés de l'élimination des traverses jusqu'ici, nous n'avons fait que jouer avec la question, mais même les mesures présentes ne supprimeront pas beaucoup de traverses. L'élimination des rampes représente aujourd'hui de grands déboursés. Les viaducs et les ponts sont excessivement coûteux. La plupart coûtent bien plus que $15,000, contribution maximum, aujourd'hui, je crois savoir.

L'hon. M. DUNNING: Cet amendement la porte à $25,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est un secours fort appréciable, mais, à mon sens, ce que le ministre devrait faire, ce serait d'ajouter à sa résolution quelque chose qui, sans imposer beaucoup de frais au Gouvernement, assurerait aux municipalités une aide très importante touchant la construction de nouvelles barrières. La plus grande contribution que nous pouvions autrefois faire sur le fonds des traverses à rampe pour payer les frais d'un service de barrière,—je pense,—comme de raison, il s'agit d'un souvenir vieux de plusieurs années,—c'était $200. Pour la protection de la traverse à niveau ordinaire, là où il n'y a pas de rampe, etc., en pareil cas, nous pourrions avoir un maximum ne dépassant pas, disons, $1,000 ou $1,500 par traverse.

L'hon. M. DUNNING: Je ne saisis pas ce que veut dire mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans les cas où tous les frais sont plutôt des frais d'entretien que de construction, je propose que la contribution maximum à retirer du fonds des traverses à rampe soit dans les environs de $1,000 ou $1,500. Cela pourrait vraiment aider dans le cas des traverses à niveau où, à cause de la situation de la municipalité et du chemin de fer, on ne peut prélever les fonds nécessaires pour bâtir un viaduc ou un pont. L'accroissement du maximum faciliterait la tâche d'autant et rendrait plus probable l'établissement de la protection requise, un gardien, ainsi de suite, sans entraîner une contribution annuelle qui puisse s'élever à une somme considérable.

L'hon. M. DUNNING: Mon intention en proposant cette disposition, c'est de faciliter l'obtention de la fin visée par le législateur, l'élimination des traverses à niveau, en portant à $25,000 par traverse, l'octroi que peut accorder l'Etat. Je considère que l'élimination des traverses est bien plus à l'avantage de la population que l'encouragement de l'installation de nouvelles barrières. J'étudierai avec plaisir le dernier avis donné par l'honorable député d'York-Ouest, mais il me vient à l'esprit sur-le-champ que, vu les milliers de traverses à niveau au Canada, cet accroissement pourrait vider notre fonds général par le paiement des frais d'entretien préconisés.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pas des frais d'entretien.

L'hon. M. DUNNING: Eh bien, par les contributions aux installations. A ce propos, permettez-moi de dire que la commission peut maintenant fournir jusqu'aux quatre dixièmes des frais d'installation.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais non si le coût de l'installation dépasse $2,000.

L'hon. M. DUNNING: En ce cas, la contribution serait d'environ $900.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais nous savons que la municipalité et le chemin de fer devront tous deux payer sans cesse deux ou trois ou quatre milliers de dollars par année.

L'hon. M. DUNNING: Ma véritable objection contre ce projet, c'est qu'il entraîne plutôt l'abandon du motif de la loi. Il substitue l'encouragement de l'érection de traverses à niveau protégées par des barrières à ce que le législateur voulait manifestement amener: l'élimination complète des traverses à niveau par des subventions. Je me ferai toutefois un plaisir de scruter davantage la question du point de vue de mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Vaut autant ne pas nous faire d'illusion. Nous n'éliminerons jamais entièrement les traverses à niveau. La chose est impossible. Si nous le faisions, cela doublerait les frais d'établissement du chemin de fer en certains endroits. Ce que vous devez faire, c'est donc d'aviser au moyen pratique de rendre ces traverses le moins dangereuses possible pour le public.

M. CANTLEY: Je suis très heureux que le ministre ait soumis cette question à l'Assemblée; mon seul regret, c'est qu'il ne soit pas allé plus loin. Je voudrais obtenir un renseignement. A deux endroits en Nouvelle-Ecosse, récemment, l'un dans le comté de Cumberland, et l'autre dans le comté d'Halifax, la commission des grandes routes a effectué une déviation du chemin, et dans chaque cas, assurément dans un, la déviation a éliminé trois traverses de chemins de fer. D'après le bill tel qu'il a été présenté, la contribution sera-t-elle limitée à $25,000 ou à $75,000 pour les trois passages évités? Pour les éviter, il faut refaire la voie et cela coûte bien au delà de $75,000. Le ministre aura-t-il l'obligeance de me dire comment la loi doit s'interpréter dans un cas comme celui-là?

L'hon. M. DUNNING: Je n'oserais pas m'aventurer dans l'interprétation de la loi, mais d'après ma connaissance de l'administration, la loi autorise la commission des chemins de fer à tenir compte de tous travaux ayant pour objet d'éviter les passages à niveau.

M. CANTLEY: Je ne sais si le ministre m'a bien compris. La résolution dit:

> La somme totale à répartir et à payer sur un crédit annuel quelconque ne devra jamais excéder, pour un passage ferré à niveau, 40 p. 100 des frais réels de construction, et ne dépassera jamais, dans un cas quelconque de ce genre, la somme de vingt-cinq mille dollars.

Or en détournant ce chemin l'on évite trois passages à niveau. La contribution sera-t-elle limitée à $25,000 ou à $75,000? L'un de ces détours représente pour la commission des grandes routes de la Nouvelle-Ecosse, une dépense de $150,000. L'autre coûte moins, mais les deux évitent trois passages à niveau où se sont produits des accidents entraînant des dommages considérables au matériel du chemin de fer. J'aimerais bien que le ministre élevât le pourcentage fixé à 40 p. 100 et de même le chiffre maximum fixé à $25,000. Le nombre effrayant de personnes tuées chaque année augmente malheureusement, de sorte que toute dépense possible en vue de prévenir ces accidents est assurément justifiée. Les grandes routes sont antérieures aux chemins de fer et conséquemment les chemins de fer devraient contribuer pour moitié aux frais de détours d'une route, d'où résulte moins de danger non seulement pour le public mais aussi pour le matériel de la compagnie.

M. BROWN: Je désire saisir le comité d'une idée que je rumine depuis quelque temps. Je crois qu'en ajoutant un seul mot, ce qui coûterait bien peu, aux indications des passages à niveau, bon nombre d'accidents seraient évités. Cela m'est venu à l'esprit à la suite d'un pénible accident arrivé près de la ville où je demeure. Le récit du malheur fera peut-être mieux comprendre ma pensée. Une famille de cinq personnes s'en allant à l'exposition de Regina arriva au passage d'un chemin de fer à double voie à cet endroit, chose qu'elle ignorait. Un long convoi de marchandise passait vers l'ouest et l'on arrêta; mais aussitôt celui passé le chauffeur de l'automobile n'ayant pas aperçu un autre petit convoi caché par le plus long, et venant en sens contraire voulut traverser la voie. Apparemment, le mécanicien du petit convoi fit jouer le sifflet conformément à la loi, mais les deux locomotives ne se trouvant pas très distantes l'une de l'autre, le chauffeur de l'automobile crut que l'alarme partait de la locomotive du train qu'il observait. Le petit convoi se dirigeant vers l'est allait à bonne allure et n'était qu'à une quarantaine de verges du passage lorsque l'automobile s'y engagea, de sorte que la voiture fut frappée et deux des occupants furent tellement blessés qu'ils moururent une heure ou deux après. Deux autres furent gravement blessés et un cinquième s'en tira avec quelques égratignures. En visitant le chauffeur durant sa convalescence à l'hôpital, je lui demandai si une indication plus complète avertissant que la voie était double n'eût pas attiré l'attention de quelqu'un dans la voiture et prévenu l'accident; et il me répondit qu'il en était certain. Il me semble donc que le mot double en couleur différente, en lettres rouges peut-être ajouté à l'indication actuelle, qui porterait ainsi "passage de chemin de fer double voie" préviendrait bien des accidents. Ces indications spéciales ne s'appliquent qu'aux passages de voies doubles et le changement ne représenterait pas une grosse dépense. J'ai appris récemment qu'un accident semblable est

arrivé dans l'ouest d'Ontario, mais je ne sais au juste où, n'ayant rien vu dans les journaux à ce sujet. Bien des gens habitués aux passages de voies simples oublient, faute d'indication spéciale le danger des passages de voies doubles ou triples. J'ai oublié de dire que lors de l'accident que j'ai spécialement mentionné, dans l'Ouest, le convoi filant vers l'ouest passait juste en face de l'automobile empêchant ainsi les occupants de voir la deuxième voie. Je n'ai rien à ajouter à ce sujet, mais j'espère que le ministre examinera sérieusement la question.

M. WOODSWORTH: Pour moi, ces accidents semblent indiquer très clairement la nécessité non pas d'un plus grand nombre d'indications, mais de passages qui rendent ces accidents impossibles. Je ne pense pas que les passages à niveau soient excusables simplement parce qu'ils ne coûtent pas cher ou qu'ils ont des indications suffisantes. J'envisage cette question non seulement au point de vue des automobilistes mais aussi des employés de chemin de fer. Je sais que ces employés se sont plaints mainte et mainte fois au Gouvernement des dangers des passages à niveau. Ils sont continuellement sur le qui-vive en surveillant la voie au lieu de s'occuper de leur machine ou de leurs autres devoirs. Il me semble que les observations faites par ces employés qui sont exposés tous les jours à des accidents devraient être écoutées, et que des dépenses relativement peu élevées ne devraient pas compter quand il s'agit de prendre les moyens voulus pour protéger la vie humaine.

M. BOYS: Qui applique la loi?

L'hon. M. DUNNING: La commission des chemins de fer du Canada.

M. BOYS: Je le sais, mais lorsque les déboursés sont faits directement par le ministère des Chemins de fer?

L'hon. M. DUNNING: Le montant voté chaque année est versé au fonds consolidé, et les paiements sont faits sur ce fonds à l'ordre de la commission des chemins de fer et du département des Finances.

M. BOYS: Au sujet du point soulevé par mon collègue de Pictou (M. Cantley) je prierais le ministre de m'expliquer la rédaction de la troisième ligne:

La somme totale à répartir et payer sur un crédit annuel quelconque ne devra jamais excéder, pour un passage à niveau d'une voie de chemin de fer, 40 p. 100. . .

Que signifie "le passage à niveau d'une voie de chemin de fer"? Est-ce qu'une voie "signifie les deux rails, et s'il y a quatre rails, seront-ils considérés comme une seule voie"? Je suppose que le projet de loi a déjà été rédigé. Il est peut-être important de savoir si la rédaction du bill est identique à celle de la résolution. Si oui, ce que j'ai à dire serait certainement plus important. Si la rédaction doit être différente, la résolution pourrait être réservée jusqu'à ce que nous ayons le projet de loi. Dans l'intervalle, le ministre devrait apprendre au comité la signification de passages à niveau d'une voie de chemin de fer.

L'hon. M. DUNNING: J'ai ici un projet de rédaction du bill et la disposition que nous projetons de substituer au paragraphe 2 de la loi actuelle. Voici:

La somme total à répartir et à payer en vertu des ordres de la commission sur un crédit annuel quelconque ne devra jamais, pour un passage...

M. BOYS: C'est préférable.

L'hon. M. DUNNING:

. . .excéder 40 p. 100 des frais réels de construction, pour cette protection, sûreté et commodité, et ne dépassera jamais dans un cas quelconque de ce genre, la somme de vingt-cinq mille dollars, et aucune partie de cette somme ne sera affectée en une année à plus de six passages sur n'importe quel chemin de fer dans aucune municipalité, ou plus d'une fois en une année à n'importe quel passage.

C'est la rédaction présente de l'article.

M. BOYS: Pour le moment, cela n'explique pas ce qu'est un passage à niveau. J'ai à l'idée une partie de mon comté où il y a quatre voies. Je me demande comment la rédaction de cette disposition s'appliquera dans ce cas-ci. Je serais porté à croire que chaque voie est un passage.

Divers MEMBRES: Non.

L'hon. M. DUNNING: La définition d'un passage telle qu'elle se trouve maintenant dans le paragraphe 4 s'appliquera naturellement. Elle est ainsi conçue:

"Passage" signifie tout passage d'une voie publique par un chemin de fer à vapeur, ou d'un chemin de fer à vapeur par une voie publique, au niveau des rails, et s'applique à tout mode de construction du chemin de fer ou de la voie publique, par élévation ou abaissement de l'un au-dessus ou au-dessous de l'autre, ou par le détournement de l'un ou de l'autre.

Cela répond à mon honorable ami. Le paragraphe continue:

Et à tout autre ouvrage que la commission ordonne de faire comme unique ouvrage de protection de sûreté et de commodité pour le public relativement à un ou plusieurs chemins de fer n'excédant pas quatre voies en tout à l'endroit du passage.

J'ai lu ce paragraphe trois fois aux avocats de cette Chambre et ils ne l'ont pas encore compris.

(Il est fait rapport de la résolution. Elle est lue pour la 2e fois et adoptée.)

L'hon. M. DUNNING demande à déposer un projet de loi (bill n° 149) tendant à modifier la loi de 1919 sur les chemins de fer.

La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE CHICOUTIMI.

L'hon. P. J. A. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose que la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu de soumettre une mesure pour constituer en corporation les commissaires du port de Chicoutimi, et pourvoir à l'amélioration, l'administration et la réglementation du port de Chicoutimi, dans la province de Québec.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général, sous la présidence de M. Duff.)

L'hon. M. MANION: Avant l'adoption de la présente résolution, j'ai intérêt à me renseigner d'une façon générale sur cette question. Des commissaires du port sont en fonctions à Québec, Montréal, Toronto et Vancouver et je désirerais savoir pour quelle raison il en faut à Chicoutimi?

L'hon. M. CARDIN: Nous nous proposons de constituer en corporation les commissaires du port de Chicoutimi, plus particulièrement en vue du développement industriel qui se produit au lac Saint-Jean et dans les environs. Le port de Chicoutimi prend de l'importance. La ville de Chicoutimi a une population d'environ 10,000 âmes; or, étant donné le développement industriel qui se produit dans la région, la nécessité s'impose de placer le port de Chicoutimi sous la juridiction d'une commission du port.

L'hon. M. MANION: Quelles sommes ont été déboursées pour l'outillage de ce port?

L'hon. M. CARDIN: Je ne saurais le dire. Ce port relevait du ministère des Travaux publics.

L'hon. M. MANION: Je ne voudrais pas que l'on me croie opposé à la mesure; je désire simplement me renseigner. Le ministre dit que la mesure s'impose et je trouve la chose assez étrange. Il existe sur les Grands lacs nombre de ports où le Gouvernement a dépensé des millions, mais où il n'y a pas de commission du port. La principale industrie de la région de Chicoutimi, c'est celle du bois à pâte et du papier n'est-ce pas?

L'hon. M. CARDIN: Non, c'est l'industrie de l'aluminium.

[L'hon. M. Dunning.]

L'hon. M. MANION: Je ne puis concevoir que cette seule industrie puisse rendre le port de Chicoutimi comparable à ceux des Grands lacs où se fait la manutention du charbon. Pour ma part, je n'ai cependant pas d'objection à faire valoir. Quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui regarde la commission du port? Y a-t-il espoir qu'elle soit jamais en mesure de se suffire à elle-même?

L'hon. M. CARDIN: Nous l'espérons.

L'hon. M. MANION: Grâce aux droits qui seront perçus dans ce port?

L'hon. M. CARDIN: Exactement.

L'hon. M. MANION: Le bill renferme-t-il une disposition qui sera fondée sur la résolution pourvoyant aux sommes à débourser?

L'hon. M. CARDIN: La commission du port verra à acquitter les dépenses qu'elle fera.

L'hon. M. MANION: Mais la commission n'aura pas de fonds à sa disposition tant qu'elle n'aura pas commencé à percevoir des droits. Le Gouvernement lui avancera-t-il certaines sommes?

L'hon. M. CARDIN: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous ne devons pas conclure trop vite que le ministre a raison sur toute la ligne. Il ne demande pas au Parlement d'avancer des fonds à la nouvelle commission pour l'instant, mais il le fera à la prochaine session, ou à la suivante. On suivra la même marche que pour la commission du port de Trois-Rivières. Mon honorable ami se souvient-il du magnifique débat que nous avons eu à l'époque où Trois-Rivières a réclamé la création d'une commission du port, projet que favorisait de toutes ses forces notre sympathique ami, qui occupe maintenant un siège au Sénat? Il s'est rendu compte depuis, je pense, que c'est un véritable embarras. Nous savons à quoi se résume la question de nécessité. Quelqu'un désire un emploi à titre de commissaire du port. Le fait de procurer un emploi à quelqu'un constitue parfois une grande nécessité.

L'hon. M. CARDIN: L'honorable député parle-t-il avec connaissance de cause?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Assurément; mais j'ai toujours pu résister à la pression. Nons n'avons jamais constitué en corporation une seule commission du port durant mon passage aux affaires. Mon honorable ami n'est pas aussi favorisé que je l'ai été. Le ministre a eu parfaitement raison de me poser cette question. Nous avons eu la même expérience, cela va de soi. Les gens sont tou-

jours à l'affût pour profiter du favoritisme politique et obtenir un emploi ici et là par tout le pays; or, il arrive assez souvent que le Gouvernement se laisse gagner. Mes honorables amis admettront sans doute que nous avons nombre de ports au pays, où le Gouvernement a dépensé des sommes considérables, qui ne relèvent pas d'une commission du port. En réalité, quelle est l'idée de créer cette commission du port? Est-ce que Chicoutimi doit avoir une commission du port parce que nous en avons créée une à Trois-Rivières, il y a trois ans? Est-ce là l'idée véritable?

L'hon. M. CARDIN: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En réalité, est-il nécessaire de le faire?

L'hon. M. CARDIN: Nous avons cru que les affaires du port de Chicoutimi pourraient être mieux administrées par une commission en contact intime avec le port et bien au fait des conditions qui existent là-bas. Il est préférable à notre avis de créer une commission au lieu de dépêcher sur les lieux un fonctionnaire du département pour surveiller les affaires du port. J'ai la conviction que le port de Chicoutimi se suffira étant donné le développement industriel en cours, tout comme Trois-Rivières. A venir jusqu'aujourd'hui, le Gouvernement n'a pas avancé un seul sou à la commission du port de Trois-Rivières et l'on m'informe que le bilan des affaires se solde par un surplus. Nous comptons sur la création de grandes exploitations dans les environs du lac Saint-Jean et si, plus tard, le port vient demander de l'aide au Parlement, il sera probablement en mesure de démontrer qu'il peut payer des intérêts sur les sommes que nous pourrions lui avancer. Il se peut que le Gouvernement ait fait de grandes dépenses à des endroits où il n'y a pas de commissaires du port, mais je pense que les honorables députés conviendront que la demande est légitime dans ce cas.

L'hon. M. MANION: Sans doute elle est légitime tant qu'elle n'entraîne pas de déboursés du trésor. Néanmoins, je ferai observer au ministre que des sommes considérables ont été dépensées pour des ports bien plus importants que celui de Chicoutimi, sans qu'on s'en rapporte à des commissions de port. Prenons par exemple un des ports les plus importants de tout le Dominion, un port par lequel passe plus de marchandises peut-être même que Montréal; je parle de celui qui se trouve à la tête des lacs, par où passe 80 ou 90 p. 100 de tout le grain de l'Ouest canadien sans compter le charbon dirigé vers l'ouest et toutes les marchandises allant à l'ouest et ne passant pas par le canal de Panama. Ce port est immense et on y a dépensé environ 14 millions; cependant il n'a jamais eu de commission. Il est donc évident qu'on peut accomplir beaucoup sans l'aide d'une commission. Néanmoins, s'il plaît aux gens de Chicoutimi d'avoir une commission, je ne m'y oppose pas; mais la chose serait bien différente si nous devions, plus tard, payer les dépenses de cette commission. La construction de travaux publics est, naturellement, une tout autre question.

M. BOYS: Quel est le revenu actuel de Chicoutimi?

L'hon. M. CARDIN: Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je les citerai quand le bill sera devant le comité.

M. BOYS: Cette proposition ne me semble offrir aucun avantage à moins qu'il ne se produise des recettes notables et, si ces recettes doivent être appréciables, cela sans doute imposera un fardeau supplémentaire à ceux qui se servent des quais.

L'hon. M. TOLMIE: Quelle est la grandeur des navires utilisant actuellement ce port?

L'hon. M. CARDIN: Tous les transatlantiques peuvent pénétrer dans ce port et ils vont y chercher de la pâte à bois, du charbon, de l'aluminium et autres choses nécessaires aux exploitations.

L'hon. M. TOLMIE: Ce port peut-il recevoir une navire de 8 ou 10 mille tonnes?

L'hon. M. CARDIN: Je le crois.

L'hon. M. TOLMIE: Quelle est la population de Chicoutimi?

L'hon. M. CARDIN: Dix mille âmes.

L'hon. M. TOLMIE: Quelle est la profondeur de l'eau aux docks?

L'hon. M. CARDIN: Au moins trente pieds.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre peut-il nous dire, dans son opinion, sur quel principe on se base pour nommer des commissions de ports? Quand devrions-nous avoir des commissaires, et quand devrions-nous nous en passer? Le ministre peut-il nous dire s'il s'agit de les demander et, dans ce cas, combien de fois doit-on présenter une requête et l'appuyer? Ou encore s'il s'agit de la demande de quelques messieurs qui insistent pour en avoir, et combien faut-il de ces messieurs? Est-ce encore une question de tonnage et ainsi de suite? En d'autres termes, sur quelle base le ministre se place-t-il pour recommander la formation d'une commission?

L'hon. M. CARDIN: Je propose l'établissement de la commission parce que je suis disposé à accepter les représentations des citoyens de la région. Je puis affirmer que tout en étant très intéressés dans le port de Sorel, où j'habite, nous n'avons pas de commission du port, et mon intention n'est pas d'en demander une.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pourquoi pas?

L'hon. M. CARDIN: Je ne pense pas qu'elle soit nécessaire en ce moment.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Encore une fois, pourquoi pas?

L'hon. M. CARDIN: Je suis content de ce que nous avons. Dans le cas de Chicoutimi, néanmoins, la requête a été très pressante et je n'y vois pas d'objection.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans quel rapport le tonnage de Chicoutimi et celui de Sorel sont-ils l'un et l'autre?

L'hon. M. CARDIN: Ils sont probablement sur un pied d'égalité ou à peu près, mais malheureusement, il n'y a pas autant de navires qui entrent à Sorel qu'à Chicoutimi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors, si le tonnage est approximativement le même nous pouvons en conclure que la raison,—celle que je pensais fondamentale,—est que quelqu'un a insisté pour avoir cette commission. Sans doute mon honorable ami se sent très en sûreté à Sorel et, conséquemment, il n'a pas besoin de se soucier de commissaires ou de commissions de port. Ce serait en réalité une autre raison qui l'empêcherait de demander une commission pour Sorel. Apparemment il s'intéresse plus au sort du whip en chef (M. Casgrain) et alors il faut des commissaires du port à Chicoutimi.

M. CASGRAIN: Ce n'est pas ma circonscription.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est dans le voisinage.

M. CASGRAIN: J'ai l'honneur de représenter la circonscription de Charlevoix-Saguenay et non celle de Chicoutimi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le Saguenay se trouve dans cette circonscription.

M. BROWN: Cherchez encore une fois.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorablé député de Lisgar (M. Brown) sait-il où se trouve Saguenay? C'est la circonscription voisine de celle du whip en chef qui s'intéresse naturellement au sort de son voisin. Il a ce sentiment de bon voisinage que l'honorable député de Lisgar manifeste tant pour ceux qui pensent comme lui. Comme je l'ai dit, l'honorable ministre (M. Cardin) est en sécurité à Sorel; aussi il ne demande pas de commission pour cet endroit mais comme les gens de Chicoutimi insistent auprès du Gouvernement pour en avoir une, on va la leur donner.

M. BURY: Y a-t-il une institution quelconque exerçant un contrôle sur les commissions de ports relativement aux tarifs, comme la commission des chemins de fer dans le cas des chemins de fer.

L'hon. M. CARDIN: Le département de la Marine a fixé certains minimums que la commission du port peut augmenter, mais toutes augmentations de tarif doivent être soumises à l'approbation du département et confirmées par le Gouverneur en son conseil.

(Rapport est fait sur le projet de résolution qui est lu une 2e fois et adopté.)

L'hon. M. CARDIN demande alors l'autorisation de déposer le projet de loi (bill n° 150) concernant la Commission du port de Chicoutimi.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

DISCUSSION GENERALE D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DES RESERVES FORESTIERES ET DES PARCS FEDERAUX.

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 97) tendant à modifier la loi des réserves forestières et des parcs fédéraux.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 2e fois.)

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles du projet de loi.

Sur l'article 1 (modification de l'annexe):

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre pourrait peut-être nous expliquer maintenant le projet.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président le bill a pour objet de changer les limites de diverses réserves forestières dans les quatre provinces de l'Ouest. A certains endroits nous détachons des terres arables qui en faisaient primitivement partie et à d'autres nous ajoutons des terrains impropres à la culture. Ainsi dans la Saskatchewan nous détachons 167.27 milles carrés et nous en ajoutons 15.40. C'est dans cette province que l'on retranche le plus de terrain parce que dans le nord, par erreur, on avait inclus dans la réserve de Porcupine et celle de Pasquia une étendue considérable de bonnes terres arables. Aussitôt ce terrain détaché de la réserve, on le mettra à la disposition des colons. On a examiné

comme il faut ces terrains et nous estimons que le changement est à propos, aussi bien au point de vue agricole que forestier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si je comprends bien, on fait deux choses: on retranche et on ajoute.

L'hon. M. STEWART: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Tout d'après le même article de loi?

L'hon. M. STEWART: D'après le même projet de loi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne vois qu'un article.

L'hon. M. STEWART: Il décrit tout ce qu'on retranche et tout ce qu'on ajoute.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable ministre peut-il nous dire ce qu'on ajoute et ce qu'on retranche? Quel est l'effet du premier alinéa?

L'hon. M. STEWART: Dans la Saskatchewan, on retranche de la réserve forestière n° 2 de Porcupine et de celle de Pasquia 158 milles carrés. Ce terrain se trouve en partie dans la réserve de Porcupine, et en partie dans celle de Pasquia. On a jugé à propos de le détacher, parce qu'on avait inclus dans la réserve forestière, afin de les mieux protéger contre le feu, des terrains propres à la culture, mais très boisés. Maintenant que presque tout le bois a été enlevé et vu que le sol est bon, on estime qu'il convient de les mettre en valeur. Puis on ajoute. . .

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne vois pas dans le bill ce qui constitue un retranchement et en quoi consiste un ajouté. C'est ce qui m'intrigue.

M. BURY: Afin de faciliter les recherches à l'avenir, il me semble qu'il aurait été à propos de consacrer des articles distincts aux retranchements et aux ajoutés. En retranchant ces terres des réserves pour en faire des homesteads n'y a-t-il pas lieu de craindre que les colons ne soient portés à s'établir sur des homesteads éloignés des voies ferrées, ce qui aggraverait les difficultés du passé?

L'hon. M. STEWART: Ce résultat n'est pas à craindre dans le cas de la réserve n° 2 de Porcupine dont nous détachons une grande superficie. Je crois avoir un rapport sur la superficie des sections que nous en retrancherons.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Est-ce que dans l'alinéa 1 il s'agit de retranchements ou d'ajoutés?

L'hon. M. STEWART: Je dois avouer franchement à mon honorable ami que je ne saurais dire. J'ai dans mes notes des détails au sujet des retranchements. A n'en pas douter on a fait un oubli dans la rédaction du bill; on aurait dû y dire expressément s'il s'agissait d'un retranchement ou d'un ajouté.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui.

L'hon. M. STEWART: On se propose de retrancher de la réserve de Porcupine certaines étendues dont je pourrai donner les détails au comité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans quel alinéa en est-il question?

L'hon. M. STEWART: A n'en pas douter, ce doit être l'alinéa 1.

M. BOYS: Il n'y a pas le moindre doute, monsieur le Président, qu'il s'agit d'un ajouté, car je vois que, dans la dernière partie, il est question d'une étendue de "187.75 milles carrés" qui doit être retranchée et remplacée par "189.80 milles carrés." Cela nous donne lieu de croire que l'on ajoute à la superficie de la réserve.

L'hon. M. STEWART: Evidemment. J'avoue franchement que cela n'est guère de nature à éclairer un profane.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et encore moins un avocat, car ce dernier n'excelle pas à deviner; il doit s'en tenir au texte.

M. BURY: Ne pourrait-on pas avoir une carte des réserves primitives sur laquelle seraient indiquées les sections retranchées et les sections ajoutées?

L'hon. M. STEWART: Je les ai toutes clairement définies dans mes notes. Je peux dire quelles sections doivent être retirées de la réserve de Porcupine pour en faire des homesteads. Les ajoutés à cette réserve sont de peu d'étendue. Nous nous proposons d'y ajouter le quart nord-ouest de la section 13 et le quart nord-ouest de la section 25, comprenant 5 milles carrés. Il y a beaucoup de retranchements parce que c'est la seule réserve dans laquelle nous paraissons avoir inclu une étendue considérable de terre propres à la culture.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Vos notes sont-elles accompagnées d'un index qui vous permette de nous dire quel article a trait à la rivière Whitemouth, par exemple?

L'hon. M. STEWART: La rivière Whitemouth se trouve dans le Manitoba.

M. BURY: Nous devrions avoir des renseignements plus précis sur ce que l'on se

propose de faire au moyen de ce bill; sinon, nous pourrions tout aussi bien donner carte blanche au Gouvernement et le laisser faire ce que bon lui semblera. Les notes explicatives du bill auraient certainement pu mentionner, article par article, ce que l'on se propose de faire. Ainsi, le paragraphe premier de ces notes aurait pu nous exposer brièvement l'effet de l'article 1, c'est-à-dire qu'il ajoute tant de sections et en retranche tant d'autres; et il aurait pu en être ainsi pour tous les articles du bill, mais sous sa forme actuelle, ce dernier n'est en réalité d'aucune utilité.

L'hon. M. STEWART: La difficulté provient de ce que le bill a été préparé en vue de modifier la loi des réserves forestières. J'ai ici, exposés sous une forme concrète, les changements projetés, à commencer par le Manitoba. La superficie actuelle de la réserve de Sandilands est de 187.5 milles carrés; nous y ajoutons 1.55 mille carré, ce qui en porte la superficie totale à 189.30 milles carrés.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est un ajouté?

L'hon. M. STEWART: Oui. La réserve de la montagne de la Tortue reste la même; dans la réserve de la montagne du Dauphin...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous sommes fixés sur l'alinéa 1; mon honorable ami dit que nous ajoutons quelque chose à cette réserve. Vient ensuite l'alinéa 2, ainsi conçu:

Est modifié l'alinéa trois de ladite annexe par l'insertion du chiffre "9", précédé et suivi d'une virgule, après le chiffre "2", à la vingtième ligne dudit alinéa.

Quel effet aura cette modification?

M. BEAUBIEN: Puis-je demander si les colons établis le long de la réserve de Sandilands sont au courant de ces changements?

L'hon. M. STEWART: On ne fait aucun changement dans la réserve de Sandilands sauf qu'on y ajoute 1.55 mille carré; il n'y a pas de changement dans la réserve de la montagne de la Tortue...

M. BEAUBIEN: J'avais mal compris.

L'hon. M. STEWART: Nous enlevons 19.80 milles carrés à la réserve de la montagne au Canard, de sorte que la superficie est à présent de 1,426 milles carrés au lieu de 1,446. Il n'y a aucun changement à la réserve de Porcupine, n° 1. Voilà pour le Manitoba. Le changement le plus important se trouve dans la Saskatchewan.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ai envoyé chercher le texte de la loi en vigueur, afin de voir si l'on peut se rendre un compte plus exact en la comparant avec le bill.

[M. Bury.]

M. SPENCE (Maple-Creek): Est-ce que le ministre voudra nous expliquer les changements opérés dans la Saskatchewan?

L'hon. M. STEWART: Oui. Dans la réserve n° 2 de Porcupine, on enlève 79 m. 25 et l'on y ajoute un demi-mille carré, ce qui porte le total à 2,971 milles carrés. La réserve de Duck-Mountain n'est pas modifiée. La réserve du Coude ainsi que celle de Beaver-Hill conservent leurs anciennes limites.

M. BURY: Je prierais le ministre de mentionner l'emplacement des sections au lieu de nommer les réserves, car on ne sait quelles sont les sections comprises dans la réserve de Duck-Mountain.

L'hon. M. STEWART: Dans la Saskatchewan, le projet demande l'incorporation du quart N.-O. de la section n° 13 et du quart N.-O. de la section n° 25, du township 36, rang 32, à l'O. du 1er méridien. On retire les sections suivantes: le quart S.-O. de la section 4, township 36, rang 31, à l'O. du 1er méridien; les sections 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17 et 18 et la demie S., ainsi que le quart N.-O. de la section 15, township 44, rang 3; la partie du township 44, rang 4, située au nord de la rivière Rouge; la partie du township 43, rang 7, comprise dans la réserve; tout le township 44, rang 7, à l'exception de la subdivision légale n° 7 de la 18e section; les sections 6, 7 et la demie O. de la section 18, township 44, rang 11; tout ce territoire est situé à l'O. du 2e méridien et mesure 79 milles 25.

On enlève à la réserve forestière de Pasquia, dans le township 45, rang 3, les sections 19, 20, 29, 30, 31 et 32; dans le township 45, rang 4, toute la partie comprise dans la réserve; dans le township 45, rang 7, les sections 1, 2, 3, 4, 5 et 6 et les parties des sections 8, 9, 10, 11 et 12, ainsi que la demie S. et le quart N.-E. de la section 7 située au sud de la voie du chemin de fer National-Canadien, dans le township 45, rang 9, les sections 13 à 36 inclusivement; dans le township 45, rang 10, les sections 13, 14, 15, 16, 18, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 34, 35 et 36, la demie S. de la section 17, la demie S. de la section 19, la demie S. et le quart N.-E. de la section 21 et la demie E. de la section 28.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crois que je peux renseigner l'honorable membre. Le premier alinéa se rapporte à la réserve forestière de Sandilands. L'alinéa 2 du bill est la reproduction de l'alinéa 3 de la loi en vigueur et vise la réserve forestière de Spruce-Woods. L'alinéa 3 du bill se rapporte à l'alinéa 4 de l'annexe, relatif à la réserve forestière de la Montagne-du-Dauphin (Riding

Mountain). Si le ministre voulait bien marquer cela sur son exemplaire du bill, ses explications seraient plus claires. Enfin, l'alinéa 4 du projet de loi s'applique à la réserve forestière de Duck-Mountain, et l'aliéna 5 concerne la réserve forestière de Porcupine n° 2.

L'hon. M. STEWART: Ils désignent les grandes superficies qui sont retirées.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'alinéa 6 se rapporte à la réserve forestière de Moose-Mountain; l'alinéa 7 vise la réserve forestière de Pasquia; l'alinéa 8, la réserve forestière de Keppel; l'alinéa 9, la réserve forestière du Fort-à-la-Corne; l'alinéa 10, celle de Nisbet; l'alinéa 11, celle des Pins; l'alinéa 12, celle de Cypress-Hills, n° 2; l'alinéa 13, celle de Manitou; l'alinéa 14, celle des montagnes Rocheuses; l'alinéa 15, celle de Larch-Hills; l'alinéa 16, celle de Fly-Hill; l'alinéa 17, celle de Monte-Hills; l'alinéa 18, celle de Niskonlith; l'alinéa 19, celle de Hat-Creek; l'alinéa 20, celle de Shuswap.

M. STIRLING: Où se trouve la réserve forestière de Fly-Hill?

L'hon. M. STEWART: On veut retirer les subdivisions légales 9 et 10 de la section 7, township 21, rang 11, à l'O. du 6e méridien.

M. STIRLING: Où se trouve cette réserve?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Elle doit avoisiner la réserve de Niskonlith.

M. FRASER: Le projet comporte-t-il quelque addition à ces réserves?

L'hon. M. STEWART: Non; il se borne à faire les petites soustractions que j'ai dites.

M. FRASER: Pas d'additions?

L'hon. M. STEWART: Non.

M. STIRLING: La réserve de Shuswap sera-t-elle renouvelée?

L'hon. M. STEWART: Entièrement.

M. FRASER: Ces changements portent-ils atteinte de quelque manière au droit des trappeurs de prendre des animaux à fourrure dans les réserves?

L'hon. M. STEWART: Non.

M. FRASER: D'aucune façon?

L'hon. M. STEWART: Non; la réserve est régie par la même loi que l'extérieur. C'est la loi provinciale qui gouverne la chasse au fusil et la chasse au piège.

M. FRASER: Ce n'est pas le même régime que dans les parcs?

L'hon. M. STEWART: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quels sont les fonctionnaires qui ont proposé tous ces changements?

L'hon. M. STEWART: Les fonctionnaires du service forestier en prennent la responsabilité; mais les enquêtes sont faites par les fonctionnaires du département.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lesquels?

L'hon. M. STEWART: Les fonctionnaires de diverses provinces.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les fonctionnaires des provinces?

L'hon. M. STEWART: Non; les fonctionnaires du gouvernement fénéral, du service forestier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais lesquels?

L'hon. M. STEWART: Les fonctionnaires sous la direction de MM. Finlayson et Cameron. Je ne puis nommer à mon honorable ami les différents fonctionnaires qui étudient la situation sur les lieux dans les diverses provinces.

Le très hon. M. MEIGHEN: MM. Finlayson et Cameron n'ont pas fait eux-mêmes cette étude sur les lieux?

L'hon. M. STEWART: Non.

M. BURY: A-t-on l'intention d'ouvrir ces terres agricoles tout de suite ou simplement de les tenir en réserve?

L'hon. M. STEWART: Dès que le bill sera adopté et que les terres seront retirées, elles seront inscrites pour la colonisation.

M. BURY: A quelle proximité se trouvent-elles d'un voie ferrée et d'autres colons?

L'hon. M. STEWART: Je ne puis fournir ce renseignement à mon honorable ami. On nous a demandé de les ouvrir; en réponse à cette demande, on en a fait faire l'inspection l'été dernier. Après cette inspection, on a conclu au retrait de ces terres. En fait il n'y a pas de zones exclusives, pour les homesteads, que ce soit près ou loin des chemins de fer. Je ne jugeais pas nécessaire d'apporter ici mes données relatives aux distances; je ne puis donc pas dire au juste quelle distance sépare ces terres d'une voie ferrée. Nous allons simplement ajouter ces terres à d'autres dans le voisinage. Nous savons que quelques-unes des terres que nous retirons sont à proximité d'un chemin de fer.

M. BURY: Voici tout ce que je veux savoir: nous nous rendons compte maintenant que c'était une erreur d'ouvrir aux homesteads des régions éloignées et d'attirer les

gens dans le district de la rivière de la Paix, où ils se sont établis à des centaines de milles d'un chemin de fer, et où ils sont presque morts de faim en attendant la construction d'un chemin de fer. On ne retient plus aujourd'hui des terres ouvertes pour les homesteads, j'admets cela, mais voici ce que j'ai à l'idée: étant donné que notre ancienne méthode était erronée, n'allez-vous pas,—en ce qui concerne ces terres qui sont éloignées d'une voie ferrée et des autres colons,—empirer le mal? Il est vrai que vous ne pouvez plus retenir des terres qui sont ouvertes pour les homesteads, mais en les gardant dans la réserve forestière on fait comme si on les refusait à la colonisation.

L'hon. M. STEWART: Si je puis le dire, je trouve que mon honorable ami s'inquiète trop. Règle générale on ne demande pas le retrait de terres des réserves forestières tant que la région environnante n'est pas colonisée. On ne veut pas offrir des terres des réserves forestières à la colonisation quand elles sont entourées de terres ouvertes. Mais quand les entours des réserves sont colonisés, on nous demande d'ouvrir ces zones.

M. BURY: Voilà comment les régions de homesteads comme la rivière de la Paix et la Grande-Prairie ont encouragé leur colonisation. Il y avait là une vieille colonie et à cause de la présence de ce petit établissement, la population s'est accrue; et au début il n'y avait pas de restrictions au sujet des homesteads. Or, il peut y avoir un petit nombre de colons autour de ces zones particulières dans la réserve forestière, il peut bien y en avoir assez pour en attirer d'autres; seulement s'ils se trouvent loin d'une voie ferrée et si le chemin de fer à une distance raisonnable va se faire attendre longtemps, a-t-on raison d'encourager davantage la colonisation de ces régions? Voilà tout ce que je veux savoir.

L'hon. M. STEWART: Porcupine n° 2, d'où nous retirons les plus grandes étendues, est quasi entourée de colons et l'on nous a demandé d'augmenter la population de cette colonie plutôt que de coloniser des régions plus éloignées. Je sais pertinemment que là il n'y aura pas de demande de voie ferrée et que la colonie ne sera pas isolée.

M. FRASER: Je comprends que l'extension de la réserve Shuswap a pour but les fins forestières et non les fins agricoles.

L'hon. M. STEWART: On veut préserver ces terres pour les fins forestières seules. Mais on était à discuter le retrait de certaines terres des réserves forestières.

[M. Bury.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre se propose-t-il d'instituer d'autres semaines pour la préservation des forêts?

L'hon. M. STEWART: Oui.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai remarqué que juste après la dernière semaine consacrée à cette prévention, un feu de forêt s'est déclaré.

L'hon. M. STEWART: C'est la Providence qui conduit le temps et non le ministère de l'Intérieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est l'étendue des dommages?

L'hon. M. STEWART: Je n'ai pas reçu de rapport. On me dit que dans le Manitoba les incendies ont été terribles; c'est là qu'ils ont été les plus graves, je crois; mais je n'ai pas de rapport sur l'étendue des dégâts.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport sur le projet de loi.

M. l'ORATEUR: Quand le bill sera-t-il lu pour la troisième fois? Maintenant?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, monsieur l'Orateur, pas pour la troisième fois.

M. l'ORATEUR: A la prochaine séance de la Chambre.

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

Reprise de la séance

3e LECTURE

De plusieurs projets de loi émanant du Sénat.

Le 1er (bill n° 98) déposé par M. Duff, pour faire droit à Joseph Robert Crow.

Le 2e (bill n° 99) déposé par M. Garland (Carleton), pour faire droit à Stanley Bennett;

Le 3e (bill n° 100) déposé par l'honorable sir Henry Drayton, pour faire droit à Katherine Landon Foley;

Le 4e (bill n° 101) déposé par M. White (Mont-Royal), pour faire droit à Edith Annie Say;

Le 5e (bill n° 102) déposé par l'honorable sir Henry Drayton, pour faire droit à Isabella Stewart Carmichael Wilson;

Le 6e (bill n° 103) déposé par M. Bell (Hamilton), pour faire droit à May Maud Mary Johnson;

Le 7e (bill n° 104) déposé par M. Arthurs, pour faire droit à Roland George Wickens;

Le 8e (bill n° 105) déposé par l'honorable M. Mewburn, pour faire droit à Marjorie Durham Morgan;

Le 9e (bill n° 106) déposé par M. Bothwell, pour faire droit à Amber May Wolfenden;

Le 10e (bill n° 107) déposé par M. Hocken, pour faire droit à Edna Beatrice Burley;

Le 11e (bill n° 108) déposé par M. Donaghy, pour faire droit à Bessie Hyde Lanyon Calhoun;

Le 12e (bill n° 109) déposé par M. Peck, pour faire droit à Bleecker Foy Maidens;

Le 13e (bill n° 110) déposé par M. Peck, pour faire droit à George Almon Wickett.

Le 14e (bill n° 112) déposé par l'honorable sir Henry Drayton, relatif à certains brevets de la compagnie Sealright.

ETUDE D'UN PROJET DE LOI EN COMITE

Le bill n° 93, déposé par M. Hanson, ayant pour but de constituer en corporation la Canadian Dexter P. Cooper Company, est étudié en comité et rapport est fait du projet de loi.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE REGIE INTERNE SUR LE SERVICE DE PROTECTION DE LA CHAMBRE.

M. l'ORATEUR: Avant que la Chambre passe à autre chose, je désire avec le consentement unanime de la Chambre, lire le rapport que j'ai préparé à la suite d'une réunion de la commission de régie interne ce matin:

La commission de régit interne s'est occupée, ce matin, des plaintes qui ont été formulées à la suite des mesures qu'avait prises le sergent d'armes pour prévenir les vols dans les chambres des députés.

Après avoir entendu les explications du colonel Bowie et pris connaissance de son mémoire, la commission est d'avis qu'il a agi de bonne foi, son seul but étant de protéger les biens des membres de cette Chambre. Depuis l'ouverture de la session, divers objets, et quelquefois de l'argent, sont disparus des pupitres dans les chambres des députés. On sait très bien qu'il existe plusieurs clefs pour chaque chambre; les unes sont pour l'usage du service du ménage, d'autres pour les secrétaires, les messagers et les pages. On a toujours fait le tour des bureaux pour le service de protection contre les incendies et les autres services tels que le chauffage, l'éclairage, et le reste. L'ordre spécial donné par le sergent d'armes le 1er mai n'avait pas pour but, comme on l'a prétendu, d'enlever les boissons alcooliques des chambres. La loi permet à tout le monde d'avoir des spiritueux en sa possession pourvu qu'ils soient obtenus ou achetés légalement d'un vendeur autorisé.

C'est à la suite de plusieurs plaintes que l'ordre spécial fut donné. Malheureusement, il ne fut pas donné par écrit et l'officier à qui il fut donné, au lieu de l'exécuter lui-même, le passa à un de ses subalternes qui à son tour le passa à un autre constable. Les hommes qui firent les recherches trouvèrent dans des pupitre non fermés à clef, divers objets, en plus des spiritueux, sur lesquels ils placèrent une étiquette et qu'ils apportèrent dans le quartier des constables.

Vu la fausse impression créée par cette mesure spéciale de protection, j'ai donné ordre, après avoir consulté mes collègues de la commission de régie interne qu'à l'avenir aucune autre visite que la visite ordinaire des bureaux ne se fera et les députés devront accepter la responsabilité de sauvegarder leurs effets personnels dans leurs pupitres et leurs classeurs.

On a fait circuler une liste fictive et diffamatoire censée contenir les noms des députés dans la chambre desquels les articles ont été trouvés. On a demandé à la Royale gendarmerie à cheval de faire une enquête pour découvrir qui a fait cette liste.

On agira dès qu'on aura reçu le rapport.

On a donné trop d'importance à un incident qui, en définitive, ne constituait qu'une mesure de protection grossie et exagérée par le fait qu'elle semblait se rapporter à une infraction à la loi de tempérance.

Quant à l'exterritorialité des édifices du Parlement qu'a réclamée l'honorable représentant de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth), c'est une question fort importante qui nécessite une étude et un examen approfondis. Je puis noter, toutefois, que les immunités, droits et privilèges du Parlement datent d'un temps immémorial et, d'après Anson (page 153), les tribunaux ont toujours admis que la Chambre a seule le droit "de réglementer ce qui la concerne".

Je pense que ces explications mettront fin à un incident qui, je le répète, a été grandement exagéré.

SUITE DE LA DISCUSSION DES CREDITS

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion des crédits.

Douanes et Accise—Divers: Somme requise pour la remise de la taxe d'accise payée sur les automobiles en magasin chez les marchands et non vendues, à l'époque où ladite taxe fut abrogée par décret ministériel, le 18 décembre 1920, C.P. 1/3163, $1,690,000.

L'hon. GEORGES H. BOIVIN (ministre des Douanes et de l'Accise): Monsieur le président, on a ajouté cet article afin de rembourser aux marchands d'automobiles du Canada la taxe de luxe qu'ils ont payée au gouvernement fédéral en 1920, quand cet impôt fut aboli par un décret du conseil sans qu'on ait pris de mesure pour indemniser les marchands des sommes qu'ils avaient versées au fisc, mais qu'ils n'avaient pas encore perçues par la vente des voitures. La Chambre doit bien comprendre de quoi il s'agit, puisque, me dit-on, l'association des marchands détaillants d'automobiles du Canada a préparé un exposé très complet de la question dont elle a envoyé un exemplaire à tous les honorables membres. Si je ne me trompe, il y a unanimité sur la nécessité d'effectuer ce remboursement. Je consens volontiers à répondre aux questions relatives au nombre de voitures ou à la somme des réclamations. Il serait peut-être bon de consigner au Hansard un petit exposé des raisons qui nous portent à faire le remboursement.

M. CHAPLIN (Lincoln): Pour commencer, le ministre pourrait dire pourquoi le Gouvernement a attendu si longtemps pour faire ce remboursement.

L'hon. M. BOIVIN: Pour la même raison qui porta mes honorables amis de la gauche à retarder de le faire après l'adoption du décret du conseil, en décembre 1920 et jusqu'à ce qu'ils quittassent le pouvoir en 1921, un an plus tard.

M. CHAPLIN (Lincoln): Nous n'avons eu qu'une année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle était cette raison?

L'hon. M. BOIVIN: On me dit qu'on tentait d'effectuer une entente entre les marchands et les fabricants d'automobiles en vertu d'un marché conclu de vive voix par leurs représentants respectifs quand la taxe de luxe fut abolie. Ce marché n'a jamais été exécuté.

Le très hon. M. MEIGHEN: Par qui?

L'hon. M. BOIVIN: Par les manufacturiers. Pour rendre justice à mon très honorable ami et à ses collègues, j'ai dit qu'ils ont tenté de régler la question en amenant les manufacturiers à indemniser les marchands quand la taxe a été abolie. Le gouvernement actuel a essayé de résoudre le problème de la même façon, sans débourser de l'argent du public.

Il y a deux points à examiner. D'abord, doit-on faire ce remboursement? Si je ne me trompe, tout le monde convient qu'il faut s'y résoudre. Le Gouvernement remboursera l'argent à ceux qui ont acquitté la taxe; mais on agira de telle sorte que la partie des sommes qui n'auront pas été remboursées par le manufacturier au marchand reviendront en définitive au marchand qui a versé la taxe.

L'autre point a trait à l'intérêt. Le crédit est assez considérable pour rembourser tout le montant des taxes versées sur les automobiles en magasin et non vendues le 20 décembre 1920, soit $1,250,000. On estime que l'intérêt de cette somme équivaut pour ainsi dire au solde de $440,000.

Va sans dire, ce remboursement constitue plus ou moins une allocation de commisération, car tout le monde admet que le Gouvernement qui avait imposé la taxe avait le droit de l'abolir; mais l'abolition de la taxe de luxe, effectuée à la demande des fabricants d'automobiles du Canada, a causé un tort réel aux marchands; 1,504 marchands sont dans ce cas et ont réclamé le remboursement. La plus petite perte subie par un marchand s'élève à $69.30, sans parler des intérêts accumulés. La plus considérable atteint $19,012.98 et la moyenne des pertes subies par les marchands est de $833.33. Les réclamations portent sur 7,503 voitures. La Canada Motor Car Company, de Toronto, est en faillite et ses affaires sont liquidées. Le liquidateur de la compagnie a présenté une réclamation au nom de la compagnie et naturellement les créanciers bénéficieront de ce remboursement.

L'hon. M. EDWARDS: A combien s'élèvera le remboursement dans ce cas?

L'hon. M. BOIVIN: Je crains de ne pouvoir renseigner mon honorable ami là-dessus. Je ne crois pas avoir les noms des divers vendeurs. Ce n'est pas la coutume du département de faire connaître le montant qui revient à une personne en particulier ou à une société, et quoique je puisse donner les chiffres par provinces, le nombre des vendeurs et le montant des réclamations pour chaque province, je crains de ne pouvoir donner le nom d'aucun individu et la somme qui lui revient. Je ne verrais pas d'objection à faire cela dans le cas particulier actuel, mais je n'ai pas ce renseignement.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre peut-il dire comment il s'arrangera dans le cas où un fabricant d'automobiles aura remboursé quelque chose au vendeur?

L'hon. M. BOIVIN: Oui. Grâce aux bons offices de M. James R. Dixon, d'Ottawa, on a pu s'entendre là-dessus; on a préparé deux sortes de procurations en vertu desquelles il a été autorisé à représenter et les fabricants et les vendeurs. Le fabricant fait la preuve de ce qu'il a remboursé à chaque vendeur en particulier et celui-ci fait la preuve de ce qu'il a payé et du nombre de voitures qu'il avait dans chaque cas. Le montant payé par le fabricant au vendeur qui avait des voitures à vendre sera remboursé entièrement au fabricant et la balance sera remise au vendeur.

M. CHAPLIN (Lincoln): Y a-t-il un intérêt à payer sur ses réclamations?

L'hon. M. BOIVIN: Non. J'ai fait inscrire dans les prévisions budgétaires une somme assez élevée pour payer l'intérêt, mais comme je l'ai dit c'est plus ou moins une indemnité à titre gracieux; c'est une somme payée à des gens qui ont eu à souffrir, mais qui, pourrais-je dire, ont souffert "légalement". Ils ne sauraient se plaindre de la loi; ils ne sauraient réclamer du Gouvernement par voie de poursuite; c'est une réclamation qui peut se prévaloir de l'équité et de la justice, mais ce n'en est pas une en droit. Si je ne me trompe, dans tous les pays où des indemnités de ce genre sont accordées, il n'est pas question d'intérêt. D'un autre côté cette affaire a subi bien des retards et ce serait faire beaucoup de tort à des gens que de ne pas payer l'intérêt. J'ai inscrit une somme suffisante pour payer l'intérêt. J'accueillerais avec bienveillance les opinions des honorables députés

des deux côtés de la Chambre sur la question de savoir s'il faut ou non payer l'intérêt.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me souviens très bien, monsieur le président, ce qui est arrivé; il est arrivé ce qu'il arrive toujours quand il est question de révoquer une taxe d'accise. Le seul danger à craindre dans ce cas, c'est le précédent qui sera établi. Je me rends compte que cette réclamation mérite notre considération; naturellement il ne saurait être question d'une réclamation en droit et jamais la loi ne pourrait la justifier, mais que ces gens aient perdu de l'argent, j'en suis bien persuadé. On révoque une taxe d'accise qu'ils avaient acquittée avant la vente, comme d'ailleurs ce doit toujours être le cas; alors, une fois cette taxe révoquée, ils ne peuvent plus la percevoir, à cause de la concurrence qui viendrait des marchandises qui sont exemptes de cette taxe; il ne leur est pas possible de la percevoir et ils perdent leur argent tout bonnement. Je n'ignore pas qu'on ne peut forcer le Gouvernement à payer l'intérêt; c'est ce qu'on pourrait appeler une gratification; mais s'il y a lieu à une réclamation pour le principal, elle est tout aussi justifiée quant à l'intérêt, et je ne vois pas pourquoi on le leur refuserait.

La révocation de la taxe d'accise qui a amené cet état de choses a eu lieu il y a plus longtemps que le ministre ne le dit, si je ne me trompe, mais je ne pourrais dire en quel mois. La réclamation est venue plus tard et dans le temps nous l'avons attentivement étudiée. Le gouvernement d'alors s'est trouvé en face de la difficulté dont j'ai parlé, il s'est rendu bien compte qu'il y aurait lieu dans l'avenir de rembourser la taxe d'accise et conséquemment il a hésité à faire droit à ses réclamations, car le précédent eût pu nous mener très loin. A la vérité il y avait possibilité de recourir à un autre moyen qu'à l'abolition de la taxe d'accise avec tout ce qu'elle pouvait amener; toutefois il n'est pas besoin de tout refaire cette histoire en ce moment. Ainsi nous nous sommes mis à rechercher un moyen de combler ces pertes sans avoir recours à la caisse de l'Etat et nous avons réussi à conclure une entente. Je suis peiné que l'honorable député d'York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton) ne soit pas à son siège, car c'est surtout lui qui a négocié l'entente entre les fabricants d'une part et les vendeurs de l'autre. Pour un motif que je ne suis pas encore arrivé à comprendre, on ne s'est pas conformé à l'entente. Le ministre dit que c'est parce que les fabricants n'ont pas rempli leurs engagements et j'accepte sa déclaration.

L'hon. M. BOIVIN: Puis-je faire une simple remarque? Les chefs de services du département m'ont informé qu'à la demande de l'honorable député d'York-Ouest, alors ministre des Finances, ainsi que l'a dit mon honorable ami, les représentants des négociants et des fabricants sont venus ensemble à Ottawa et ont convenus que les fabricants feraient remise aux négociants, au cours des ventes futures, de 50 p. 100 du droit d'accise acquitté sur les automobiles en magasin et ajouteraient l'autre 50 p. 100 au coût des nouveaux véhicules. Un grand nombre de négociants avaient trop de voitures sur les bras et n'ont pu en vendre assez pour se rembourser durant cette saison, et les fabricants ont prétendu, je pense, que l'entente ne s'appliquait pas aux années subséquentes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je m'en souviens parfaitement, à présent; voilà l'explication. Pour cette raison, l'entente est allée à vau-l'eau et on n'y avait pas renoncé complètement quand nous avons abandonné le pouvoir, de sorte que nous n'avons pas eu à étudier de nouveau l'affaire et à la remettre au point. Je regrette qu'on ait tant tardé à en venir à une solution et qu'on n'ait pas trouvé une solution qui soulageât le Trésor. Je suppose toutefois que celle-ci est la seule possible maintenant, et pour ma part, j'appuie le crédit.

M. HANSON: J'approuve l'octroi, mais je voudrais savoir quelle partie de la somme se déboursera en commissions et si le département la paiera. Si c'est une véritable allocation à titre gracieux, les négociants ont droit, je pense, de recevoir l'argent eux-mêmes sans pot-de-vin ou prélèvement.

L'hon. M. BOIVIN: Je dirai à mon honorable ami qu'il n'y a pas de prélèvement au su du Gouvernement. Je sais que M. Dixon, d'Ottawa, s'est donné beaucoup de peine pour réunir les réclamations, pour faire signer les procurations nécessaires à tous les négociants et fabricants, et ainsi de suite, mais j'ignore quel peut être le chiffre de sa commission. Je puis assurer mon honorable ami que chaque chèque en particulier sera payable à l'ordre de chaque négociant nommément, et ils s'arrangeront eux-mêmes pour payer leur avocat. Le Gouvernement ne s'est pas engagé à payer la moindre commission à cet égard.

M. HANSON: C'est fort satisfaisant. Je suis heureux d'entendre le ministre faire cette assertion.

M. McGIBBON: Combien de ces réclamations les fabricants ont-ils réglées?

L'hon. M. BOIVIN: Nous remettrons $85,000 directement aux fabricants qui ont payé

la somme réclamée par les négociants, et nous paierons le reste aux négociants eux-mêmes.

M. McGIBBON: Cela représente $85,000 sur ces $1,690,000?

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre affirme-t-il que les fabricants recevront $85,000 pour se rembourser de...

L'hon. M. BOIVIN: Pour se rembourser de la remise faite aux négociants.

Le très hon. M. MEIGHEN: Venant après l'entente primitive, ce règlement paraît joliment généreux.

L'hon. M. BOIVIN: Nous avons cru que nous causerions un grand tort en remboursant la somme aux négociants et, par-là en libérant en masse les fabricants qui s'étaient engagés à faire cette remise et n'ont pas rempli leurs obligations. Nous avons cru que le fabricant qui a exécuté ses obligations et restitué sa juste part au négociant mérite d'être traité comme les négociants eux-mêmes; en d'autres termes, qu'en remettant cet impôt, il serait injuste de le rembourser à quelques-uns et non aux autres; qu'il faut remettre la taxe entière et que le fabricant qui a tenu ses engagements ne doit pas en souffrir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quels sont les fabricants qui ont tenu leurs engagements?

L'hon. M. BOIVIN: Je ne puis indiquer le montant exact en chaque cas, mais les fabricants canadiens d'automobiles qui suivent ont remboursé le droit jusqu'à un certain point dans le cas où les négociants ont pu acheter de nouvelles voitures:

La Canadian Briscoe Motor Company.
La Chevrolet Motor Company.
La McLaughlin Motor Company.
La Willys-Overland Company.
La Olds Motor Company of Canada.
La Maxwell Motor Company.
La Chalmers Motor Company.
La Ford Motor Company.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelles autres sont omises?

L'hon. M. BOIVIN: La Studebaker Company n'a pas remboursé à ses négociants un sou du droit payé sur les automobiles, non plus que des compagnies subsidiaires d'établissements américains qui importent des voitures au pays et les vendent par l'intermédiaire de leurs négociants et distributeurs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il semble que les fabricants canadiens ont agi loyalement et honnêtement, et non les importateurs d'automobiles américaines.

[L'hon. M. Boivin.]

L'hon. M. BOIVIN: Oui. Ces fabricants canadiens ont évidemment essayé de faire honneur à leur parole et ils eussent réussi avec un débit suffisant. Mais les marchands ayant en magasin toutes les voitures qu'ils n'avaient pu vendre et n'en pouvant acheter un grand nombre des fabricants canadiens, ceux-ci n'ont tenu leur engagement que pour les voitures achetées par les détaillants, et le nombre n'en était pas considérable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les exportateurs américains n'ont pas voulu faire leur part?

L'hon. M. BOIVIN: Non apparemment, ils n'ont pas même essayé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a là une bonne leçon à tirer.

M. CHAPLIN (Lincoln): Quelques-unes des compagnies mentionnées par le ministre n'existent plus.

L'hon. M. BOIVIN: C'est ce que je comprends mais elles ont été remplacées par d'autres et leurs réclamations ont été formulées suivant la loi par toutes les compagnies qui les ont fait présenter au Gouvernement par ministère d'avocats.

M. McGIBBON: Je ne m'oppose pas du tout à ce crédit, mais je ferai remarquer au ministre que toute personne achetant une automobile une journée, une semaine ou quelques semaines avant la diminution, a dû payer cette taxe, et je crois que le Gouvernement se montrerait assez généreux en remboursant le principal seulement aux détaillants, sans les intérêts. Je ne trouve pas juste de rembourser le détaillant jusqu'au dernier sou, quand l'acheteur, lui, n'en recevra rien. Cela n'est pas juste pour l'acheteur.

(Le crédit est adopté.)

Pour frais d'entretien des gardes-côtes et service de répression, $376,510.

L'hon. M. BOIVIN: Ce crédit a été discuté en même temps que le crédit n° 349 inscrit à la page 62 des crédits, les 16 et 18 mars, pendant une séance et demie. Le département n'a jusqu'à présent rien fait pour améliorer ou réorganiser le service préventif. Je ne propose pas de faire quoi que ce soit dans ce sens-là, ni destitutions avant que le rapport du comité d'enquête des douanes soit présenté à la Chambre. Si l'opposition s'oppose à l'adoption du crédit, avec l'entente formelle que toute la question sera discutée lorsque la Chambre connaîtra le rapport du comité, je n'insisterai pas et je passerai immédiatement au crédit affecté à la perception de l'impôt sur le revenu.

L'hon. M. MANION: Quant à moi, je crois que les crédits destinés au service de répression de la contrebande devraient être réservés.

M. le PRESIDENT: Les trois premiers articles du crédit n° 349 ont déjà été adoptés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand cela?

L'hon. M. BOIVIN: Le 16 mars. Mon très honorable ami ne me suivait pas, je crois, tout à l'heure. Je disais que nous avions discuté ce crédit pendant une séance et demie, mais que nous n'avions fait aucun changement dans le service de répression, ni destitutions, et que l'intention n'était pas d'en faire pour le moment. Nous continuons le service du mieux possible en attendant le rapport du comité. Toute la question sera discutée dans ce temps-là, et comme nous avons déjà passé deux séances à discuter ce service, je pensais que l'opposition n'aurait peut-être pas d'objection à adopter ce crédit, à condition que rien ne soit changé d'ici à ce que le rapport du comité soit présenté à cette Chambre, et que la question soit discutée de nouveau à cette occasion. Si mes honorables amis préfèrent que le crédit soit réservé jusqu'à ce temps-là, rien n'en souffrira réellement.

M. GARLAND (Bow-River): Réservé.

L'hon. M. BOIVIN: Alors, monsieur le président, je propose que la suite de l'examen de ce crédit de $376,510 soit remise.

(La motion est adoptée.)

Le crédit est réservé.

L'hon. M. BOIVIN: Le président voudra bien appeler les deux autres crédits afin que je fasse la même motion, pour procéder régulièrement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Puis-je demander si c'est en prévision de la clôture?

L'hon. M. BOIVIN: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est inutile de proposer un renvoi excepté à cette fin. Passons simplement à autre chose.

L'hon. M. BOIVIN: Alors prenons le dernier article de la page:

Exécution de la loi de 1916 imposant les bénéfices industriels, commerciaux et professionnels et de la loi de 1917 relative à l'impôt de guerre sur le revenu, ainsi que de leurs modifications, avec autorisation à cette fin de créer des emplois et de faire des nominations nonobstant toute disposition contraire de la loi du service civil: et lesdits emplois et le personnel ainsi nommé étant par la présente entièrement soustraits à l'application de ladite loi; et traitement de $10,000 pour le commissaire de la taxation, $2,000,000.

M. ROSS (Kingston): Je désire demander au ministre si les employés de ce service de son département ont été classés.

L'hon. M. BOIVIN: Les employés de la division de l'impôt sur le revenu, les mêmes que nous avons trouvés en fonction lorsque nous avons pris la direction du département, ont été classés, mais non pas par la commission du service civil. Ils l'ont été par un comité des fonctionnaires de la division de l'impôt sur le revenu. Le classement a été fait, et des appointements réguliers ont été fixés pour les diverses classes des employés. Ces appointements sont un peu plus élevés que ceux que touchent les fonctionnaires des autres divisions du ministère des Douanes et de l'Accise vu que, jusqu'à présent, ils ne bénéficient pas de la loi de retraite comme les fonctionnaires réguliers.

M. ROSS (Kingston): Quand le classement a-t-il été fait?

L'hon. M. BOIVIN: En décembre 1925.

L'hon. M. EDWARDS: Je constate que le traitement du commissaire de l'impôt est de $10,000. Est-ce que ce traitement existe depuis quelque temps ou s'il a été augmenté récemment?

L'hon. M. BOIVIN: Non, il n'a pas changé depuis quelques années. Le nombre des fonctionnaires dans cette division, lorsque la préparation des crédits a été faite pour le Parlement, était de 1,057, et le montant des appointements était de $1,539,702.04. Le reste de ce crédit est requis pour les frais de la perception de l'impôt sur le revenu. Je ferai observer à mes honorables amis que c'est le seul article des crédits qui ait aucun rapport avec la perception de l'impôt sur le revenu. Tout est compris. Voici les détails:

Impressions et papeterie	$25,699 36
Frais d'hôtellerie des inspecteurs et autres	31,651 84
Téléphones et télégrammes	7,182 73
Dépenses de bureau	10,296 95
Automobiles	3,028 41
Transport de marchandises et messageries	4,176 49
Timbres-poste	63,419 50
Annonces	39 68
Divers	1,034 10
Timbres de l'accise	59 50
Frais judiciaires	6,484 63

Bien entendu, comme tous le comprendront, ces dépenses ne sont pas que pour le département à Ottawa. Elle incluent les 1,057 employés dans tout le Canada où il y a un inspecteur de l'impôt.

L'hon. M. EDWARDS: Les rapports envoyés des divers bureaux au ministère sont-ils affranchis?

L'hon. M. BOIVIN: Naturellement, la plupart de ces rapports de l'impôt sur le revenu sont adressés au département par courirer recommandé. Toutes les évaluations doivent être envoyées par poste recommandée, et le

courrier recommandé doit porter le timbre ordinaire aussi bien que le coût de l'affranchissement recommandé.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En préparant ses nouveaux règlements, le ministre aurait dû faire quelque chose au sujet des timbres de l'accise. Ce timbre est l'un des plus sérieux ennuis au monde. Il n'y a rien de plus pénible, rien de plus contrariant pour celui qui doit signer un chèque en acquit de l'impôt sur le revenu, que d'être obligé, en sus, d'y apposer des timbres pour le gouvernement.

L'hon. M. BOIVIN: J'ai prêté beaucoup d'attention à ce sujet. Des membres du cabinet ont émis l'avis qu'il serait bon d'exempter des taxes de l'accise tous les chèques adressés au receveur général du Canada, mais j'ai trouvé que cela entraînerait toutes sortes d'injustices dans la perception du revenu. En effet, si les chèques en paiement de l'impôt sur le revenu étaient exceptés, il faudrait faire la même exception pour les chèques payés pour les fins de la douane et tous les autres qui rapportent des revenus au trésor fédéral. Un grand nombre de ces chèques sont payés par l'intermédiaire de courtiers aux percepteurs des douanes qui ont le droit de tenir des comptes en fidéicommis afin de pouvoir faire des remboursements rapides. On a jugé que si tous les paiements relatifs aux taxes ne pouvaient être exemptés du droit d'accise il ne serait pas sage d'en exeepter aucun.

M. HANSON: Etant donné que la loi des profits de guerre ne doit plus être appliquée aujourd'hui pourquoi le nombre des employés est-il encore aussi élevé? A-t-on diminué le personnel et, dans l'affirmative, depuis combien d'années? Si le nombre des fonctionnaires a été réduit, pour quelle raison le crédit reste-t-il au même chiffre? A la lumière de ce qui s'est produit dans les différents services de la province du Nouveau-Brunswick, où le personnel a été sensiblement réduit, j'aurais cru que les frais de perception de cette taxe serait diminués en proportion.

L'hon. M. BOIVIN: Les frais de perception de la taxe sur les bénéfices d'affaires et de l'impôt sur le revenu ont subi une diminution sensible en ces dernières années. L'année 1921-1922 est celle où les frais de perception de ces taxes ont atteint son maximum; il s'éleva à $2,214,638.28.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle fut la somme perçue au cours de cette année-là?

L'hon. M. BOIVIN: Le total des sommes perçues de cette source atteignit le chiffre de $101,500,021.38, dont $22,815,666.58 furent perçus sous le régime de la loi de la taxe de guerre sur les bénéfices d'affaires. Les frais de perception se sont élevés à 2.18 p. 100 cette année-là.

L'hon. sir HENRY DAYTON: Ce fut l'année où ils ont été le plus bas à mon avis.

L'hon. M. BOIVIN: Les frais de perception ont été un peu plus bas en 1919-1920, soit 1.78 p. 100. Ils sont remontés à 2.80 en 1922-1923; à 3.28 en 1923-1924 pour descendre à 2.87 en 1924-1925. Cependant, les frais absolus ont diminué. En 1921-1922, la somme de $2,214,638.28 fut versée de ce chef, laquelle somme a été réduite à $2,040,461.08 l'année suivante. Pour l'année financière 1923-1924, les frais de perception ont été diminués à $1,935,274.96, et, l'année dernière, ils ont été encore réduits à la somme de $1,693,025.23. Il s'est produit graduellement une diminution de frais, ce qui signifie que le personnel diminue aussi graduellement; nous avons l'espoir que, sous le régime de la loi de l'impôt sur le revenu telle qu'elle a été modifiée et qui tend à rendre les rapports moins compliqués, nous pourrons pratiquer d'autres économies.

L'hon. M. EDWARDS: Quel est le nombre des fonctionnaires assignés à ce travail et par qui sont-ils nommés?

L'hon. M. BOIVIN: Ce service comprend 186 fonctionnaires à Ottawa et 1,057 dans tout le Dominion.

L'hon. M. EDWARDS: Comment les nominations se font-elles?

L'hon. M. BOIVIN: C'est assez difficile à dire étant donné que la plupart de ces fonctionnaires ont été nommés sous le régime conservateur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce furent de très bonnes nominations.

L'hon. M. BOIVIN: On m'assure,—et je n'ai aucune raison de mettre en doute cette assertion,—que ces fonctionnaires furent nommés par les inspecteurs des taxes et avec l'autorisation du ministre des Finances de l'époque. Aucun de ces fonctionnaires n'a jamais été révoqué pour des raisons politiques; ils sont encore tous en fonctions. Quand il est devenu nécessaire d'augmenter le personnel, les nominations ont été faites de la même manière par les inspecteurs des taxes et avec l'autorisation du ministre des Finances; le système a été en vigueur jusqu'à l'année dernière alors que la division a été placée sous la direction du ministère des Douanes; depuis cette date, les nominations sont faites sur la proposition du ministre des Douanes et de l'Accise.

L'hon. M. EDWARDS: Ces nominations ont été faites sur la demande du ministre des Finances, à peu près à l'époque où commença la campagne de souscription des emprunts nationaux. Le ministre des Finances se rendit compte que toute la responsabilité pour la réussite de cet emprunt incombait à son département. Etant donné le poids de cette lourde responsabilité, il a surveillé soigneusement les nominations afin d'assurer l'efficacité du service à tous les points de vue. Le système avait sa raison d'être à l'époque dont je parle, mais est-ce l'intention du Gouvernement de perpétuer cette méthode et de refuser à la commission du service civil le droit d'avoir son mot à dire en ce qui regarde les nominations dans cette division particulière du service public?

L'hon. M. BOIVIN: En ce qui regarde cette division particulière du service public, nous avons constaté que le système a fonctionné d'une façon tellement satisfaisante en ce qui regarde les dépenses et la perception des revenus que nous avons jugé préférable de ne pas intervenir; nous avons laissé les choses en l'état où nous les avons trouvées. On a fait observer que la grande majorité de ces fonctionnaires sont constamment en contact avec les contribuables du Canada sans compter que les inspecteurs des taxes, dans les villes respectives où sont installés leurs bureaux, sont bien plus en état que la commission du service civil de juger quels sont les employés qui accompliront ce travail de la façon la plus efficace, rencontreront le contribuable et, disons-le, opéreront la rentrée des impôts sans difficulté ni ennuis et sans soulever de récriminations de la part du contribuable.

L'hon. M. EDWARDS: Mon honorable ami est-il de cet avis?

L'hon. M. BOIVIN: Certainement.

L'hon. M. EDWARDS: Et c'est aussi le mien. En conséquence, je ne vois pas pour quelle raison la même règle ne s'appliquerait pas pour ce qui est des autres nominations, au lieu de les faire faire par la commission du service civil. Cette tâche a été exécutée d'une façon très satisfaisante, certes, à l'époque où la commission du service civil n'avait rien à y voir. Le ministre admet que le système est bon et qu'il fonctionne bien. J'estime donc qu'il fonctionnerait tout aussi bien s'il était adopté dans nombre d'autres divisions du service public.

M. GARLAND (Bow-River): Il est clair que les deux anciens partis sont d'accord quand on en vient à la question de retourner au favoritisme politique.

L'hon. M. EDWARDS: Quels anciens partis?

M. GARLAND (Bow-River): Celui auquel appartient l'honorable député et celui dont le ministre fait partie.

L'hon. M. EDWARDS: L'honorable député n'appelle-t-il pas parti le groupe auquel il appartient?

M. GARLAND (Bow-River): Je m'oppose, comme je l'ai toujours fait, à soustraire le service de l'impôt sur le revenu à l'autorité de la commission du service civil. Je crois que plus nous nous hâterons d'appliquer le système du mérite à tous nos services publics, plus nous arriverons rapidement à avoir un personnel administratif satisfaisant. Regardez l'Angleterre, pays vers lequel les honorables députés se tournent pour trouver beaucoup de leurs précédents...

M. HANSON: Que dites-vous de l'Irlande?

M. GARLAND (Bow-River):.... et vous constaterez que, dans ce pays, jamais un membre du parlement ou un ministre ne s'avise d'intervenir dans la nomination des fonctionnaires. Cela ne se fait pas, voilà tout. C'est l'état idéal et c'est une situation dans laquelle je compte que le Canada se trouvera dans l'avenir.

M. McGIBBON: Est-ce que ceux qui vont faire le recensement dans l'Ouest ont été présentés par mon honorable collègue?

M. GARLAND (Bow-River): Oui. Au moment même où le ministre a suggéré la nomination j'ai demandé pourquoi ces employés n'étaient pas sous les ordres de la commission et il m'a répondu que ce n'était que des nominations temporaires, faites tous les cinq ans. J'ai dit: "Cela m'est égal, que ce soit temporaire ou non, toutes ces nominationss devraient être faites par la commission."

M. HANSON: Mais vous avez fait les nominations?

M. GARLAND (Bow-River): Oui, il valait mieux qu'elles soient faites par quelqu'un qui n'était pas atteint de l'esprit de parti.

L'hon. M. EDWARDS: Il a fait les nominations et il a parcouru le comté avec ces gens, pendant les élections, en le leur rappelant.

M. ROSS (Kingston): Je n'ai présenté aucune critique à ce sujet, mais ma seule raison pour poser quelques questions au début c'est que, récemment, les nominations avaient un caractère politique, alors qu'elles ne l'avaient pas auparavant. Le ministre pourrait nous dire si les employés de ce service ont déclaré

s'ils désireraient ou non tomber sous l'autorité de la commission du service civil.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, des opinions ont été exprimées. Ceux des employés du service de l'impôt sur le revenu qui sont certains de leurs positions et pour ainsi dire assurés qu'ils demeureront en fonctions tant que durera l'encaissement des impôts, ont exprimé le désir de relever de la commission, non pour que celle-ci fixe leurs appointements, mais pour pouvoir, plus tard, jouir d'une pension de retraite. On leur a fait observer, non collectivement, mais à certains d'entre eux, que s'ils désirent venir sous la juridiction de la commission, si le Gouvernement le décide, et s'il est possible d'agir ainsi sans faire de nouvelles nominations sous le régime de la loi telle qu'elle est, ils sont susceptibles de voir leurs appointements considérablement réduits, parce que ceux-ci sont bien plus élevés que ceux des autres services qui jouissent des avantages de la pension.

M. ROSS (Kingston): Le ministre ne trouve-t-il pas difficile de placer ces employés dans les mêmes bureaux que ceux du service des douanes; alors qu'il y a trois catégories différentes d'employés dans le même édifice, chacune touchant des appointements différents?

L'hon. M. BOIVIN: Je remercie mon honorable ami de cette question. Il n'existe aucun rapport entre les services des douanes et de l'accise et celui de l'impôt sur le revenu. Le service de l'impôt est une branche séparée et l'a été depuis sa création.

M. ROSS (Kingston): Mon honorable ami n'a pas saisi le sens de ma question. Je comprends que ces fonctionnaires sont indépendants les uns des autres, mais ils occupent le même édifice, les uns employés au service des douanes et les autres à celui de l'impôt.

Un MEMBRE: Pas à Ottawa.

M. ROSS (Kingston): Je ne parle pas d'Ottawa. Il y a d'autres endroits qu'Ottawa. Il est des gens qui une fois rendus ici croient que la ville où nous sommes est la seule au pays. Dans ma propre ville, ils occupent le même édifice et je demande au ministre si, quand ils se trouvent dans le même édifice sous des chefs différents, il n'y a pas de plaintes parce que les appointements sont différents?

L'hon. M. BOIVIN: Il y a eu des plaintes avant la classement. Il y avait des employés qui tout en faisant le même travail que d'autres ne touchaient pas autant. Cette distinction n'existe plus. Je n'ai reçu aucun plainte au sujet de ce que l'honorable député a mentionné. Les fonctionnaires de ce service comprennent l'avantage qu'ils ont sur leurs confrères de l'autre branche du département et jusq'ici l'harmonie a été parfaite.

M. BOYS: Combien d'employés visés par ces articles sont en dehors de l'application de la loi?

L'hon. M. BOIVIN: Ils le sont tous, c'est-à-dire 1,057.

M. BOYS: Est-ce que cela comprend l'item de $100,000 et celui de $2,000,000?

L'hon. M. BOIVIN: Qu'est-ce que l'honorable député veut dire par l'item de $100,000?

M. BOYS: A la page 62 le ministre verra un article de $2,000,000 et juste avant un article de $100,000. Apparemment les employés visés par ces deux articles ne tomberont pas sous le coup de la loi. Je voulais savoir s'ils sont touchés par ces deux crédits.

L'hon. M. BOIVIN: Nous avons parlé des employés du service de l'impôt sur le revenu qui sont au nombre de 1,057. Ils sont visés par le crédit de $2,000,000. L'article de $100,000 concerne le service de la police secrète; il a été réciproquement entendu de le réserver pour plus tard.

M. BOYS: Je ne trouve rien à redire à cela. Je voulais savoir le nombre des employés visés?

L'hon. M. BOIVIN: Par l'autre crédit?

M. BOYS: Oui.

L'hon. M. BOIVIN: Je peux le dire, mais cela n'a aucun rapport avec ce crédit-ci.

M. BOYS: Alors, n'en parlons plus. Quant à soustraire des fonctionnaires à l'application de la loi du service civil, on doit faire de deux choses l'une: appliquer la loi à tous les employés ou l'abroger. On me dit que 18,000 employés ne tombent pas sous le coup de la loi. Je ne connais pas exactement la proportion, mais je pense que c'est à peu près un tiers du nombre total. Je prétends donc que puisqu'on a été jusque-là, on doit, soit abroger la loi et revenir au système du favoritisme politique, soit reformer le service et placer tous les employés sur le même pied en ce qui concerne les règlements. Le système actuel n'est pas satisfaisant; c'est moitié l'un, moitié l'autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me sens obligé de prendre la parole à cause des remarques de l'honorable député de Bow-River (M. Garland) qui est toujours enclin à tirer sinon à propos, du moins très rapidement des conclusions. Il peut sans doute conclure, mais il ne sait pas si bien donner de la logique à son raisonnement. Un de nos collègues de ce

côté-ci de la Chambre a parlé de revenir à l'ancien système et un ministre a encouragé l'idée. Aussitôt l'honorable député de Bow-River conclut que notre parti s'est transfiguré, comme l'a fait le parti d'en face.

M. GARLAND (Bow-River): Je ne reproche jamais cela au très honorable leader de l'opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député pourrait en faire autant pour tout le parti.

L'hon. M. BOIVIN: J'espère que mon très honorable collègue ne veut pas créer l'impression que je me suis prononcé en faveur du retour au système de favoritisme.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai dit que le ministre avait encouragé l'idée émise par l'honorable député de Frontenac-Addington.

L'hon. M. BOIVIN: L'honorable député m'a demandé si j'étais en faveur de ce système relativement au service dont il est question et j'ai dit oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est bien un encouragement.

L'hon. M. BOIVIN: Le très honorable leader de l'opposition a approuvé le système lorsqu'il était au pouvoir.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'en parlerai dans un instant. L'honorable député de Frontenac-Addington a émis une idée générale que le ministre n'a certainement pas contestée. Il a toujours encouragé, depuis que son parti est au pouvoir, l'idée de continuer à soustraire les employés du service de l'impôt sur le revenu non seulement à l'application de la loi, mais aussi à l'ensorcellement de tout le service administratif et de la loi du service civil. Depuis que le Gouvernement a pris le pouvoir il n'a jamais cessé d'enfreindre la loi du service civil. Pour ce qui est des employés de la division de l'impôt sur le revenu je sais que, sous l'ancien gouvernement, lorsque le personnel a été transféré sous notre direction, nous les avons maintenus exempts de l'application de la loi, tout comme ceux du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile. Ces départements furent constitués à une époque où l'on estimait qu'ils ne subsisteraient que peu de temps, et que pour cette raison, il n'était pas juste à l'endroit du personnel administratif dans son ensemble, de les assujétir à la loi et d'en faire des fonctionnaires permanents, ce qui aurait confirmé leur droit à la permanence dans le service administratif du Canada. Si les honorables députés veulent se reporter à cette époque mouvementée où fut décrété pour la première fois l'impôt sur le revenu, ainsi qu'au temps où fut établi le département du Rétablissement des soldats, ils se rappelleront que, de l'opinion générale, ces départements n'étaient que des services d'urgence dont la création s'imposait pour le moment. C'est pour cette raison, et pour cette raison seule, que ces employés furent exemptés de l'application de la loi du service civil. Il n'était pas du tout question de leur reconnaître le moindre droit à un emploi permanent dans le service administratif. Mais, en ce qui regarde la division de l'impôt sur le revenu, nous savons maintenant de façon certaine que cet impôt sera maintenu au Canada pendant de nombreuses années. Ce gouvernement aura disparu, ne laissant derrière lui que le souvenir d'un épisode désagréable de notre histoire, et nous aurons encore l'impôt sur le revenu au Canada. Quelque raison que l'on ait eu de continuer à exempter ces employés de l'application de la loi du service civil, cette raison a cessé d'exister. Non seulement le Gouvernement s'est-il contenté de conserver aux employés de cette division le statut de fonctionnaires, nommés par faveur ou à titre provisoire, non assujétis à la loi, mais petit à petit, tantôt par des moyens détournés, tantôt ouvertement, il a exempté une division après l'autre, et à certains moments, faisait adopter un décret du conseil qui portait sur mille fonctionnaires d'un seul coup, et même 12,000. De tout cela, il suit qu'aujourd'hui un tiers de tout le service n'est plus assujéti à la loi. Je dois faire aux honorables députés qui siègent à ma gauche ce compliment qu'il ne resterait pas une seule ligne de la loi du service civil en vigueur aujourd'hui si ce n'eut été l'influence du parti progressiste. A une ou deux exceptions près ils se sont opposés à tous ces empiétements sur la loi et chose certaine, ils n'ont jamais eu de doute sur notre attitude en faveur de la loi.

L'hon. M. BOIVIN: Quel parti était au pouvoir lors de l'adoption du bill Spinney?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous étions au pouvoir lorsque fut déposé le bill Spinney, et nous comptons encore que cette loi n'a rien de répréhensible. Ce bill, d'ailleurs, ne portait que sur les fonctionnaires, d'un statut défini par la loi, que désignait la commission du service civil. Mais lorsqu'ils arrivèrent au pouvoir, les honorables députés d'en face qui avaient, dans l'opposition, combattu cette mesure par tous les moyens possibles, non seulement l'adoptèrent mais en étendirent même l'application au delà des limites prescrites. C'est ce qu'ils ont fait. N'eussent été les honorables députés du parti progressiste, ils auraient eu vite fait de supprimer la loi, mais ils craignaient de perdre l'appui de ces

honorables membres,—et encore l'auraient-ils perdu, j'en doute,—et c'est ce qui les empêchait d'aller trop loin. Les progressistes tenaient pour ainsi dire le Gouvernement couché en joue. Je ne crois pas toutefois qu'il fut en danger tant que l'honorable député de Brandon avait le doigt sur la détente du fusil. L'honorable député ne ferait même pas feu sur un rat au cou duquel on aurait mis une étiquette libérale. Quoi qu'il en soit, il y avait parmi eux un certain nombre de députés que le Gouvernement croyait devoir défendre le système du mérite dans le service administratif et c'est la seule raison qui fait qu'aujourd'hui il nous reste un lambeau de la loi.

Maintenant, combien de temps faudra-t-il au Gouvernement pour percevoir ces taxes sur les bénéfices industriels? La loi qui les impose est abrogée depuis six ou sept ans. Je n'entends pas dire que les fonctionnaires employés à la perception de ces taxes sur les bénéfices devraient être assujétis à la loi du service civil. A coup sûr, nous allons en finir un jour ou l'autre, mais le moindre emploi semble devenir l'affaire de toute une vie dès que cette administration intervient. Le Gouvernement en est encore à faire rentrer ces impôts sur les bénéfices, et je suis porté à croire qu'il en sera ainsi jusqu'au jour où il disparaîtra de ce monde.

Et il vise encore autre chose. Je vois dans les prévisions budgétaires une inscription relative au règlement des dettes de guerre. C'est ce que, de notre temps, nous appelions la démobilisation. D'après la définition de la loi, "démobilisation" signifiait "règlement des dettes de guerre". Mais on nous a renvoyés à 1919 et on nous a demandé d'expliquer au Parlement comment il se faisait que nous n'avions pas réglé toutes ces dettes de guerre, et on nous donna pour raison que nous voulons conserver l'esprit du militarisme au Canada. Les honorables députés d'en face en sont encore à régler ces dettes de guerre. Il y a maintenant quatre ans et demi qu'ils sont à la tâche. Ils ont fait inscrire dans le budget une somme de $275,000 à cette fin. Quand donc comptent-ils en avoir fini de ces dettes de guerre? Entendent-ils les laisser subsister jusqu'aux prochaines élections? Le règlement de ces dettes vient toujours à point à la veille des élections.

Au sujet de l'impôt sur le revenu, j'avertis le Gouvernement que le pays s'opposera à ce que les ministres aillent à l'encontre de la loi du service civil. Le Gouvernement affirme que les employés sont satisfaits, parce qu'ils touchent une augmentation. Ce fait démontre l'utilité de la loi. Pour assurer une répartition équitable des salaires, il faut une autorité générale qui s'occupe de toutes les branches du personnel, qui soit capable d'apprécier la difficulté relative des emplois dans tous les services, et de connaître les aptitudes qu'on peut exiger des fonctionnaires; autrement, des inégalités et des injustices se glisseront partout. Ces inégalités et ces injustices sont déjà visibles dans le service extérieur. Elles augmenteront à mesure que le Gouvernement apportera des modifications à la loi. Je conseillerais au Gouvernement de provoquer l'avis des fonctionnaires administratifs sur son attitude à l'égard de la loi. Je tiens à dire au Gouvernement que, pour ma part, je suis décidé à faire échec à toute nouvelle tentative de modifier cette législation. J'espère avoir l'appui de nos collègues de l'extrême gauche...

M. GARLAND (Bow River): Ecoutez, écoutez!

Le très hon. M. MEIGHEN: J'espère qu'il y a sur ses bancs assez d'hommes indépendants qui ont vu les tendances du Gouvernement et qui sont prêts, dans cette question du moins, à m'offrir leur concours.

M. FORKE: Monsieur le président, je m'empresse de dire que, sur plusieurs points, je suis d'accord avec le très honorable chef de l'opposition, après l'avoir entendu. Je suis absolument opposé au régime du favoritisme et je me déclare partisan du système qui réserve les emplois aux plus capables. Mais je tiens à lui faire savoir qu'il s'est permis des observations indignes d'un chef de parti. (*Exclamations.*)

Ces interruptions ne m'arrêteront pas. Ses partisans s'étonnent quelquefois que leur chef ne prenne pas plus d'autorité dans le pays. Une des raisons est sa manie de lancer des imputations comme celles que nous avons entendues tout à l'heure. Voilà cinq ans que je fais partie de la Chambre, et je défie qui que ce soit dans cette Assemblée de montrer que j'aie jamais commis une action répréhensible. Il peut plaire au très honorable membre, comme chef de parti, de porter des accusations qui soulèvent les applaudissements de ses collègues; mais ma réputation politique durera au moins aussi longtemps que celle du porte-parole de la gauche. J'ai, à plusieurs reprises, proclamé mon esprit d'indépendance, et, cette indépendance, je ne l'ai jamais sacrifiée. Je mets au défi les députés qui siègent à notre gauche de montrer en quoi j'aurais agi contrairement aux lois de l'honneur et aux exigences de l'étiquette parlementaire.

Ah! si j'avais tourné le dos au Gouvernement pour me rallier à l'opposition, on me couvrirait de fleurs. Si les membres de la gauche ont quelque sens politique, ils doivent savoir que l'attitude qu'ils ont adoptée est sûre de leur barrer les avenues du pouvoir pendant longtemps encore. Je répète, monsieur le président, que je suis du même avis que le très honorable membre en beaucoup de choses sur cette question, et que je partage les idées émises par un de mes collègues au début de cette discussion. Je suis définitivement opposé au favoritisme et je ne désire pas en voir le retour. Quand le temps viendra, je montrerai que je suis prêt à mettre mes actes d'accord avec mes paroles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, je suis assez surpris de l'émotion manifestée par l'honorable député de Brandon (M. Forke). Je ne l'ai pas attaqué dans son honneur, à moins qu'il ne considère déshonorant pour lui qu'on fasse allusion à son libéralisme bien connu. C'est à ses idées profondément libérales que j'ai fait allusion. Tous ceux qui l'ont connu dans cette Chambre depuis cinq ans savent que je dis la vérité. Notre collègue lui-même en conviendra. Je n'ai élevé aucun doute sur ses qualités de gentilhomme. Il dit que nous l'aurions couvert de fleurs s'il avait voulu se rallier à nous; mais qu'il sache que je n'attendrai pas qu'il donne jamais son vote au parti conservateur,—ce qui n'arrivera probablement jamais,—pour reconnaître à l'honorable membre toutes les qualités d'un véritable gentilhomme.

M. FORKE: Du moins pas tant que vous serez à la tête de l'opposition.

L'hon. M. EDWARDS: Je dirai quelques mots au sujet de la commission du service civil. Lorsqu'elle a été créée, j'ai dit, sans vouloir en contester l'utilité, qu'on la chargeait d'une foule d'attributions qui auraient dû être laissées aux membres du Parlement. Je le répète aujourd'hui. Je prétends, aujourd'hui comme alors, que la nomination d'un receveur de la poste à la campagne par exemple pourrait bien être laissée au député, peu importe de quelque côté de la Chambre il siège; que laisser ces nominations entre les mains de la commission du service civil, c'est charger les commissaires d'une tâche qu'ils sont moins aptes à remplir que ne le sont les membres de la Chambre qui sont, eux, tenus responsables par leurs électeurs de la compétence du receveur de la poste nommé par la commission du service civil sur l'avis d'un ou de deux individus demeurant dans l'endroit où est domicilié ce receveur. Je ne me suis jamais opposé à la création de la commission du service civil, ni à son bon fonctionnement comme commission du service civil, seulement je suis d'avis que ce fonctionnement serait bien amélioré si on débarrassait la commission d'un grand nombre de ces petites nominations paur les confier aux membres de la Chambre qui en seraient tenus responsables par leurs électeurs. Mais ma principale objection contre la commission du service civil, monsieur le président, c'est que depuis trois ou quatre ans, elle a fait des nominations où les députés du parti conservateur ont constaté du favoritisme à l'avantage des députés ministériels. Cela n'est pas franc jeu; à preuve, le service administratif compte aujourd'hui quelque 18,000 employés qui n'ont pas été nommés par la commission du service civil; et j'ose dire que les recommandations d'honorables membres de la droite ont causé la nomination de plusieurs milliers de ces gens. Je maintiens que cela ne devrait pas être: si nous allons confier ces nominations à la commission du service civil, eh bien, qu'on les lui laisse toutes; qu'on n'aille pas faire nommer une partie des fonctionnaires par la commission et d'autres par l'influence d'honorables députés qui sont partisans du ministère. Cette attitude me paraît logique. Présentement, la situation est absolument illogique, injuste et inéquitable, car incontestablement des employés sont nommés au service civil sur la recommandation d'une ou plusieurs personnes mais non pas sous la recommandation de quelqu'un qui siège de ce côté de la Chambre. Cela se fait depuis quatre ou cinq ans et ce serait intéressant si le ministre des Douanes ou quelque autre ministre, ou tous les ministres, fournissaient à la Chambre une liste des nominations faites au service civil depuis quatre ou cinq ans, autres que les nominations décidées par la commission du service civil. Je voudrais voir cette liste et je voudrais savoir d'où venaient les recommandations.

J'ai fait inscrire une question au Feuilleton il y a quelques jours et j'espère avoir une réponse bientôt. Un ancien membre de cette Chambre, M. E. J. Sexsmith, qui fut élu comme progressiste et qui, à l'instar de l'honorable représentant de Brandon (M. Forke) appuya, on ne peut plus fidèlement, le ministère libéral, a vu récompenser ses services de partisan, il n'y a pas bien longtemps, par un emploi public. Je voudrais savoir si cela s'est fait par l'entremise de la commission du service civil; s'il a subi un concours et s'il a été nommé selon ses mérites. C'est très beau en

théorie de parler de l'avancement par ordre de mérite, j'en conviens, parfaitement; mais qui va juger des mérites de l'individu? Si la commission du service civil doit en juger, et si les fonctionnaires vont être promus par ordre de mérite, qu'il en soit de même pour tout le monde; mais je m'oppose absolument à cette farce qui fait nommer un certain nombre des employés publics par la commission du service civil, alors que des centaines et des milliers d'autres sont nommés sur la recommandation de quelque ministre ou de quelque député influents.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable représentant peut-il nous dire à quel poste M. Sexsmith a été nommé et s'il était âgé de plus de trente-cinq ans au moment de sa nomination?

L'hon. M. EDWARDS: Je n'ai qu'un compte rendu de journal qui dit qu'il a été nommé inspecteur des réserves Indiennes ou quelque chose dans le même genre. J'ignore son âge, mais il est assez âgé pour avoir plus de bon sens que celui dont il s'est montré pourvu jusqu'ici; mais il a fait preuve qu'il songe à ses intérêts. Il a été battu aux dernières élections et voici qu'aujourd'hui un gouvernement libéral le nomme, lui, un progressiste, à un emploi public. Je ne sais si l'honorable député de Brandon, le ministre sans portefeuille dans ce Gouvernement, a eu assez d'influence pour faire nommer M. Sexsmith; mais nous le saurons peut-être quand j'aurai une réponse à ma question. J'ose dire toutefois que la commission du service civil n'a eu rien à y voir et je voudrais savoir qui en était responsable.

M. SPENCER: L'honorable député a fait allusion à M. Sexsmith et à l'honorable représentant de Brandon qui, dit-il, ont tous deux appuyé le gouvernement libéral. Je demande à l'honorable député s'il sait bien qu'au cours des quatre dernières années les conservateurs ont voté avec le Gouvernement plus souvent que ne l'ont fait les progressistes.

L'hon. M. EDWARDS: Je n'ai pas ici le détail des votes; il serait bien difficile de tenir compte des votes de mon honorable ami et de ses collègues. Ils savent ce que nous pensons du Gouvernement, mais, d'après leurs professions, nous ignorons ce que sont nos honorables amis qui siègent à ma gauche. En pratique, cependant, en dépit du nom dont ils s'affublent, jamais la politique n'a compté de grits aussi intransigeants.

M. CLARK: Je désire faire remarquer au ministre que dans certaines provinces il existe un impôt sur le revenu très semblable à l'impôt fédéral et, dans bien des cas, il y a

double personnel. Si on voulait, on pourrait faire percevoir les impôts provinciaux par le personnel qui s'occupe de l'impôt fédéral dans les provinces où cet impôt provincial existe. Je demanderai au ministre si l'on a étudié la chose et si l'on a pris des mesures pour coordonner la perception des impôts dans les diverses provinces.

L'hon. M. BOIVIN: Oui. Le trésorier provincial de la Colombie-Anglaise s'est adressé au Gouvernement dans le but de tenter la coopération pour la perception des impôts. On n'a jamais proposé de percevoir les deux impôts dans le même bureau, mais on a prétendu qu'il serait possible d'effectuer des économies dans l'étude des réclamations et dans l'audition des livres relativement à l'impôt sur le revenu. On s'occupe encore de l'affaire.

M. CLARK: Pourquoi la perception ne pourrait-elle pas se faire par le même personnel?

L'hon. M. BOIVIN: Je n'ai pas dit que la chose était impossible; j'ai simplement dit à mon honorable ami que la chose n'a jamais été proposée. Il vaut la peine d'étudier la question.

M. CLARK: Je le suggère maintenant, si c'est ce qu'attend le ministre.

L'hon. M. BOIVIN: J'accepte la suggestion avec plaisir; on s'en occupera sérieusement avec l'autre question que nous sommes à discuter.

M. HANSON: Pourrait-on avoir des renseignements sur le nombre de causes pendantes qui restent sous la loi de l'impôt sur les profits d'affaires? Nous devrions avoir des renseignements à ce sujet. Dans combien de temps ces causes seront-elle toutes réglées?

L'hon. M. BOIVIN: On a réglé environ 140,000 causes sous la loi de l'impôt sur les profits d'affaires. Il y a encore 848 causes pendantes dont la plupart ont été réglées, mais qui, à cause de la liquidation des compagnies intéressées ou pour une autre cause, ne sont pas complètement réglées. En d'autres termes, il ne reste que 848 causes sur un total de 140,000.

(Le crédit est adopté.)

Douane et Accise—Salaires, $609,940; dépenses casuelles, $40,000.

L'hon. M. BOIVIN: Les détails de ce crédit se trouvent à la page 73. C'est le crédit ordinaire pour les salaires et les dépenses casuelles du service intérieur. Il y a une augmentation de $9,390 dans les salaires, mais d'un autre côté, il y a une diminution de

$8,000 pour les dépenses casuelles. Les salaires du gouvernement civil pour l'année 1925-1926 s'élevaient à $598,550 et les dépenses casuelles à $48,000, soit un total de $646,550. Les salaires du gouvernement civil pour l'année courante sont de $607,940 et les dépenses casuelles, de $40,000. Le total est donc de $647,940, soit une augmentation nette de $1,390. Les crédits pour l'année 1926-1927 comprennent les salaires de 333 commis, au lieu de 329 l'an dernier, soit une augmentation de 4 seulement dans le département. Les augmentations statutaires de 104 commis, accordées conformément à la loi du service civil, sur la recommandation du sous-ministre du département, forment un total de $7,395. Les quatre commis additionnels qui ont été nommés dans la division de la comptabilité parce que les chèques des employés du service extérieur sont maintenant émis deux fois par mois, au lieu d'une fois, comme autrefois, coûtent $4,800. Il y a économie due à des promotions et appointements pour remplir des vacances où les nouveaux employés reçoivent le minimum de la classe au lieu du maximum que recevaient leurs prédécesseurs; ces économies forment un total de $2,805.

Le crédit pour les dépenses casuelles est réduit de $8,000 cette année. On estime que la somme de $40,000 suffira aux dépenses de l'année courante, car c'est là à peu près la somme dépensée l'an dernier.

L'hon. M. EDWARDS: Qu'est-ce que cette allocation de $1,200 pour les secrétaires privés?

L'hon. M. BOIVIN: Il n'y a qu'une allocation de $600. C'est une allocation accordée à mon secrétaire privé.

L'hon. M. EDWARDS: Pourquoi?

L'hon. M. BOIVIN: C'est l'allocation accordée à tous les secrétaires privés des ministres. Cette allocation est payée depuis de nombreuses années. C'est une allocation additionnelle payée au secrétaire privé pour la somme considérable de temps qu'il consacre au travail pendant la session du Parlement et en d'autres circonstances où ses services sont requis. Entre le secrétaire particulier et les autres employés du département, il y a cette différence que le secrétaire particulier doit être constamment à la disposition du ministre, tandis que les autres fonctionnaires ne travaillent que pendant les heures réglementaires. Pour ce motif, on lui accorde un traitement additionnel de $600.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a dit qu'on a réduit de $2,800 le chiffre des salaires par suite de la nomination de nouveaux employés à un traitement moins élevé. Il aimerait, j'en suis sûr, à compléter le tableau. Afin de pouvoir faire ces nominations, on a dû débourser certaines sommes sous forme de pensions ou allocations de retraite et autrement. Combien a-t-on déboursé de ce chef pour effectuer cette économie de $2,800?

L'hon. M. BOIVIN: Je regrette de n'avoir pas cette statistique sous les yeux, pour l'heure. Je l'ai donnée à mon honorable ami et il la trouvera dans les *Débats* du 16 mars. J'ai cité ces chiffres durant la précédente discussion sur les appointements et je lui ai dit alors que le crédit se rapportait aux employés du service intérieur et extérieur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demandais quelle comparaison il faut établir entre les deux statistiques. Mon honorable ami dit qu'on a effectué une économie de $2,800 due à la réduction des appointements rendue possible par la nomination de nouveaux employés. Afin de compléter l'exposé, on devrait nous donner également le montant des pensions et allocations de retraite et de tous les autres débours qu'il a fallu faire quand les vacances se sont produites.

L'hon. M. BOIVIN: Je crains de ne pouvoir donner ce renseignement à mon ami pour le moment.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami croit-il possible de faire une économie quelconque dans le service?

L'hon. M. BOIVIN: Le nombre des employés du département des Douanes augmente sans cesse. Le service de répression coûtera nécessairement plus cher à l'avenir et je pense que, dans son rapport, la commission qui fait actuellement une enquête sur l'administration de ce département conseillera d'augmenter le nombre des employés de ce service. Toutefois, cela ne modifiera pas ce crédit consacré au service intérieur. Il se peut qu'il soit impossible de faire des réductions. Mais je pense qu'il sera possible à l'avenir de maintenir au même niveau le crédit relatif au service intérieur du ministère des Douanes.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami peut se rendre compte que la dépense de son ministère a augmenté considérablement depuis 1921. Naturellement, mon honorable ami occupait alors une position hautement judiciaire et il ne prenait pas une part fort active dans nos discussions sur les crédits, qui étaient alors peu élevés. Que dit mon honorable ami maintenant qu'il a eu l'occasion d'examiner la question? L'opposition libérale avait-elle raison, en 1921, de parler des folles dépenses faites relativement à l'ad-

ministration du département? Dans ce cas, quelles étaient ces folles dépenses et quelles sont celles qu'on a fait disparaître?

L'hon. M. BOIVIN: Les accusations portées par les libéraux, même quand ils sont dans l'opposition, sont toujours quelque peu fondées. Mon honorable ami ne désire pas, je l'espère, me voir reconnaître que mon parti a porté des accusations non fondées. A mon sens, toute opposition peut reprocher quelque chose à n'importe quel gouvernement et porter des accusations relatives aux frais de gestion, lesquelles, si on en tient compte comme il convient, ont pour effet d'amener une diminution de la dépense. Je ne prétends pas qu'il y avait trop d'employés dans le département à cette époque. Il me fait plaisir de faire remarquer à mon honorable ami que les frais du service intérieur du ministère des Douanes ont moins augmenté que ceux des autres services de l'Etat

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami affirme-t-il qu'il n'y a pas eu augmentation depuis 1921?

L'hon. M. BOIVIN: Il y a eu augmentation graduelle. Cette année, elle est de $1,390.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Chaque année, l'augmentation a été fort considérable. Que mon honorable ami me croie. Quand les libéraux étaient dans l'opposition, ils ne cessaient de nous accuser de dépenser follement, d'avoir trop d'employés et autres choses de ce genre. Maintenant, le ministre a eu l'occasion de se rendre compte du bien-fondé de ces accusations. Cependant il nous demande d'approuver un crédit beaucoup plus considérable que celui qui était alors tant discuté. Qu'est-ce que mon honorable ami dit de cela? De deux choses l'une: ou bien il demande un crédit inutile, ou bien les anciennes critiques n'étaient pas justifiées.

L'hon. M. BOIVIN: Le ministre des Douanes s'étonne vraiment de ne pas recevoir de félicitations pour n'avoir pas augmenté le crédit de plus de $1,390. Je m'attendais réellement à des félicitations.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demande si mon honorable ami est parfaitement sincère. Je suis à me demander s'il va nous dire que ses dépenses décroissent. Je remonterai plus loin qu'il ne l'a fait car je constate qu'il omet beaucoup de choses.

L'hon. M. BOIVIN: C'est possible.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Très possible.

L'hon. M. BOIVIN: Il n'y a pas encore bien longtemps qu'il fait partie du ministère.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, seulement mon honorable ami a étudié ces questions dans la coulisse pour ainsi dire...

L'hon. M. BOIVIN: C'est fort possible.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: ...et il sait, ou il devrait savoir, ce qui en est. Voici les prévisions budgétaires de mon honorable ami. Dira-t-il maintenant qu'en 1923-1924, les appointements, par exemple, ne s'élevaient pas à $577,000, tandis que cette année ils s'élèvent à $607,000? Et ne reconnaîtra-t-il pas également qu'en sus de ces appointements des milliers de dollars durant ce temps-là ont été dépensés en allocations de retraite et en pensions que le pays doit encore acquitter?

L'hon. M. BOIVIN: Je suppose qu'il en est du département des Douanes et de l'Accise comme de tout autre département quant aux allocations de retraite et aux pensions. Le ministre ne peut les empêcher, elles sont statutaires, d'après ce que je comprends.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami dit-il qu'il ne peut les empêcher?

L'hon. M. BOIVIN: Les allocations de retraite?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami prétend-il qu'il ne faut pas un décret du conseil?

L'hon. M. BOIVIN: Un décret du conseil est voté pour autoriser le paiement des sommes prévues par la loi...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans le cas de retraite?

L'hon. M. BOIVIN: La loi régit aussi les retraites...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, une fois qu'elles se sont produites.

L'hon. M. BOIVIN: ...et sûrement le ministre ne peut les empêcher, et j'en ai la certitude, mon honorable ami a trop d'esprit de justice, même s'il ne tient pas à me féliciter pour la lente augmentation des dépenses, pour me reprocher quelque chose que je ne puis empêcher.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demande ce que mon honorable ami jugerait être une augmentation rapide?

L'hon. M. BOIVIN: Que voulez-vous dire?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Qu'est-ce que serait une augmentation rapide?

L'hon. M. BOIVIN: Oh! je dirais quinze, vingt, ou trente mille dollars par an, chiffre

ordinaire de l'augmentation de ces dépenses quand mon honorable ami détenait le pouvoir.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami affirme là une chose qu'il constatera n'être pas exacte, car je vais précisément lui dire ce que furent alors les augmentations. C'est si facile de dire quelque chose qui n'est pas vrai. Il est si facile de dire quelque chose sans s'occuper de savoir si c'est vrai ou faux. Nous allons parcourir les chiffres et nous allons voir ce qu'était cette augmentation de $20,000 à $30,000. Prenons le tableau des dépenses de l'administration centrale pour le département des Douanes et de l'Accise de l'année 1919-1920. Le crédit, cette année-là, était de $463,387. L'année suivante, il fut de $470,875. Le ministre constate-t-il où il arrive avec ses affirmations? Jusqu'à quel point elles sont vraies? Telle est la vérité et voilà les chiffres. Je prie l'honorable ministre de me dire ce qu'il entend par une augmentation rapide dans un département que le parti libéral prétend avoir été si encombré et administré avec tant de prodigalité. En 1920-1921, notre budget était fixé à $470,875.

M. HANSON: Que le ministre avale la pilule!

L'hon. M. BOIVIN: D'après mon honorable ami, pour 1920-1921, il a été voté $470,875?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui.

L'hon. M. BOIVIN: L'année précédente il avait été voté $463,387?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui.

L'hon. M. BOIVIN: C'était une augmentation de $7,448.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Au lieu d'une augmentation de vingt à trente mille dollars, comme l'a dit mon honorable ami.

L'hon. M. BOIVIN: Je voulais parler de certaines années; je ne parlais pas de 1920-1921. Au reste, je ne parlais pas d'un département en particulier. Je parlais de l'augmentation dans les divers départements.

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

L'hon. M. BOIVIN: Je dirai ceci à mon honorable ami. Je le remercie pour les chiffres, je ne les avais point par devers moi. Il dit que durant les années mentionnées, l'accroissement a été de $7,488. Si $7,488 ne dépassent pas $1,390, je retirerai mes paroles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami de rérobe de nouveau tout à fait. Je n'ai jamais un instant comparé l'accroissement de cette année à celui d'une autre année. Mais mon honorable ami l'a fait. Il a prétendu qu'il existe une différence de $20,000 ou $30,000 par année entre les années précédentes et cette année. Et il parlait de son département; sinon, je ne vois pas quel sens pouvait avoir le reste de ses paroles, car il mentionnait l'excellent travail accompli dans ce département. Mon honorable ami le sait parfaitement bien. Voilà ce dont il parlait.

L'hon. M. STEWART: Prenez un air agréable.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Savez-vous, monsieur le président...

Divers MEMBRES: Ne vous fâchez pas.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne sache pas qu'aucun sujet ne soit plus propre à exciter les railleries ou les rires d'un ministre du Gouvernement King qu'une délibération sur les dollars et les cents intéressant les contribuables. J'ignore ce que le ministre de l'Intérieur trouve si drôle. Peut-être nous le dira-t-il.

L'hon. M. STEWART: Avec la permission de mon honorable ami, je lui dirai qu'à mon avis il a bien meilleure mine en souriant qu'en étant sérieux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre de l'Agriculture va devenir nerveux. Sa fonction de bouffon du Gouvernement est menacée. Il a maintenant un sérieux concurrent comme premier bouffon. Je dirai toutefois à mon honorable ami le ministre de l'Intérieur, avec toute la gravité que comporte l'occasion, qu'il vaudrait bien mieux pour le pays et certes pour lui qu'il consacrât le temps gaspillé à rire, à comprendre le sens de ses projets de loi, avant de les déposer, chose que l'opposition est obligée de faire pour lui. Mon honorable ami devrait être au courant de son travail.

L'hon. M. STEWART: Je suis certes reconnaissant à l'honorable député de toute l'aide qu'il m'a donnée. Néanmoins, je fais simplement observer que je ne vois pas du tout la raison de la vigueur qu'il imprime à ses assertions en certaines occasions. Comme de raison, nous sommes tous heureux de recevoir ses avis en tout temps.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Une chose que je ne tenterai pas, c'est de donner des explications au ministre, cela me dépasse. Entre temps, je puis lui représenter qu'il devrait

avoir quelque souci des bons égards parlementaires ordinaires qui s'imposent à un simple député, pour ne pas parler d'un ministre.

L'hon. M. STEWART: J'espère avoir traité convenablement chaque député, et si je ne l'ai pas fait, je suis prêt à faire des excuses, mais je n'en présenterai certes pas à l'ex-ministre des Finances.

M. WOODSWORTH: Quel crédit discutons-nous?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A mon sens, cette question est tout à fait motivée. Je ne demande certes pas des excuses au ministre de l'Intérieur. Des excuses tirent parfois à peu de conséquence, cela dépend quelque peu de qui les fait. Je demande encore une fois à mon honorable ami s'il peut me désigner les cas de dépense outrée en fait de personnel excessif en 1921, et où il a opéré les réductions.

L'hon. M. BOIVIN: Je ne me suis pas plaint des folles dépenses ou d'un excès de personnel. Ce que j'ai dit, c'est que, les années précédentes, les frais d'administration du département des Douanes ont augmenté plus rapidement que cette année. Le Gouvernement actuel n'en a peut-être pas tout le mérite. Je veux bien ne réclamer qu'une partie de ce mérite. Cela provient de ce que nous avons pu administrer les affaires du pays avec le même nombre d'employés que l'an dernier et que quelques employés, comme je le faisais remarquer tantôt, ont obtenu une promotion et occupent leurs nouvelles positions en touchant le traitement minimum au lieu du traitement maximum payé à leurs prédécesseurs. Mon honorable ami a souligné la nécessité de payer certaines pensions aux employés retraités. Je l'admets. Cela arrive tous les ans, non seulement au département des Douanes mais dans tous les départements. Quant à l'accroissement en question, j'ai dit en plaisantant que l'accroissement de $7,488 signalé par mon honorable ami dépasse celui de $1,390 de l'an dernier. Je conviens volontiers que la minime augmentation de cette année s'explique par le fait que nous avons réussi à réduire de $8,000 notre crédit des dépenses casuelles. Autrement, les augmentations de traitements atteindraient presque $2,000 de plus que pour l'année mentionnée par mon honorable ami. Mais mon honorable ami admettra, je pense, que la loi du service civil prévoit ces augmentations graduelles et qu'il n'y a pas de prodigalité de la part du Gouvernement. Je suis certain que mon honorable ami ne voudra pas me tenir responsable des reproches de prodigalité alors que je remplissais les fonctions quasi judiciaires auxquelles il a fait allusion et que nous ne recommencerons pas ce soir à ressasser le passé.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je n'en tiens pas le ministre comptable. Je lui ai posé une simple question à laquelle il n'a pas répondu. L'on disait, et le ministre le sait, que le personnel était encombré et que c'était prodigalité.

L'hon. M. BOIVIN: Pas ce soir.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non. Je rappelle ce que l'on disait à propos des crédits de 1921, et je demande au ministre, ce qu'il devrait savoir à titre de chef du département, si ces reproches étaient ou non justifiés. Ses propres estimations, de toute évidence, montrent qu'ils ne l'étaient pas. Ces estimations sont beaucoup plus élevées qu'en ce temps-là; mais il n'a pas le courage de me répondre.

L'hon. M. BOIVIN: J'ignore certainement quelles étaient ces accusations. Je ne m'en souviens pas, je n'ai pas le hansard sous les yeux; et je ne suis pas pour m'avouer coupable d'une faute que j'ignore. Si mon honorable ami tient à ce que je convienne que cette année-là en particulier il n'y avait guère lieu de trouver à redire à l'administration et à la feuille d'émargement dans ce département, je n'ai pas d'objection à dire que l'augmentation cette année-là n'était pas plus élevée, proportionnellement, que celle de cette année.

M. CHAPLIN (Lincoln): Le ministre a fait allusion à l'administration économique du parti libéral et aux légères augmentations dans certaines années. J'attire son attention sur le fait qu'en 1921-1922, ce crédit représentait une somme de $548,000; en 1922-1923, $559,000, et qu'il atteignait $577,000 en 1923-1924. Soit une augmentation de $20,000 presque en 1924, ce qui entre dans le domaine de la prodigalité. Le personnel était à peu près le même, mais la dépense montait graduellement et constamment.

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami sait que précisément durant l'année qu'il mentionne la commission du service civil qui échappe à notre contrôle, décréta une hausse générale des traitements. C'était un relèvement graduel pour tous les départements. Mon honorable ami ne doit certainement pas m'en tenir responsable, et le Gouvernement non plus.

M. CHAPLIN (Lincoln): Non. Mais quand mon honorable ami nous vante géné-

ralement l'économie du régime libéral, j'aime à lui montrer ce que constatent les chiffres exacts.

L'hon. M. BOIVIN: Les chiffres de mon honorable ami, sont parfaitement exacts, je crois, de même que mes explications; nous nous entendons parfaitement, je pense.

(Le crédit est adopté.)

Agriculture—Expériences de déshydratation des fruits, et légumes, $10,000.

M. CHAPLIN (Lincoln): J'aimerais savoir comment il se fait que le ministre de l'Agriculture demande ses crédits un vendredi soir après dix heures, alors que nombre de députés veulent partir.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Expliquez.

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Il faut que quelqu'un prenne le devant le vendredi soir; je ne vois pas d'autre réponse à donner à mon honorable ami. C'est la deuxième fois seulement cette session que je manie la crosse, et si je me souviens bien la première fois ce n'était pas un vendredi.

Le travail d'expérimentation relevant de ce crédit a été commencé il y a quelques années dans le département dans l'intention de démontrer les possibilités de la déshydratation de quelques-uns de nos fruits, spécialement les pommes, abricots et les prunes, de préférence, au procédé ordinaire d'évaporation. Nous avons durant ces deux ou trois ans établi à la satisfaction, je ne dirai pas des producteurs de fruits parce que la plupart étaient au courant, mais du consommateur, la qualité supérieure du fruit déshydraté comparé au fruit séché. Ce sont deux procédés entièrement différents, tellement que le fruit déshydraté conserve la saveur du fruit vert, tandis que le fruit séché ne le goûte presque pas. Nous en sommes arrivés là.

M. McGIBBON: Le ministre voudrait-il expliquer la différence des procédés?

L'hon. M. MOTHERWELL: L'évaporation ordinaire est obtenue par l'air chauffé. Elle a pour effet de durcir la fibre et d'amollir la construction cellulaire du fruit. D'un autre côté, la déshydratation se fait au moyen d'une température plus humide qui conserve la construction cellulaire du fruit. Nous en sommes rendus au point où nous pouvons restreindre quelque peu nos travaux d'expérience, ayant démontré à l'évidence qu'une industrie importante peut être exploitée. Nos expériences ont été suivies par l'établissement de deux usines, l'une dans la vallée de l'Okanagan et l'autre dans celle d'Annapolis. Les deux donnent entière satisfaction. Mais les producteurs de fruits n'ont pas été prospères depuis la guerre et l'argent a manqué; autrement je suis sûr que plusieurs usines seraient aujourd'hui en exploitation. Il est certain qu'une grande quantité de fruits qui ne sont pas de premier choix mais encore susceptibles de conservation pourraient être déshydratés. Nous pourrions de cette façon employer une partie considérable de l'excédent de nos fruits. Il est loin d'être sûr que nous puissions prendre des fruits de pauvre qualité et en obtenir un bon produit déshydraté. Plus la matière première est bonne meilleur sera le produit une fois fini.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Où se font ces expériences? Dans nos bâtiments seulement?

L'hon. M. MOTHERWELL: Il y a une usine à la ferme expérimentale d'Ottawa, une à Grimsby, dans la région de Niagara, et une à Penticton. Nous avons l'intention de maintenir celle de Penticton, mais le comité de déshydratation chargé du travail à la ferme expérimentale n'a pas complété ses plans au sujet de Grimsby. L'usine de ce dernier endroit sera peut-être acquise par un établissement d'entrepôt frigorifique qui est en exploitation dans cette localité depuis dix ou douze ans.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Comment ce comité est-il composé?

L'hon. M. MOTHERWELL: Il comprend M. E. S. Archibald, directeur de la ferme expérimentale; M. G. H. McIntosh, chef de la division des fruits; le docteur Frank Shutt, de la ferme expérimentale; le professeur W. T. Macoun et M. C. S. McGillivray.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce sont tous des foctionnaires de l'Etat?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui. Ils ont fait une étude spéciale de ce travail.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ils ne sont pas payés pour ce travail même?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Comment l'argent est-il dépensé?

L'hon M. MOTHERWELL: En ce qui concerne Penticton, nous avons loué un bâtiment peu coûteux, et le fruit, après avoir été déshydraté, est exposé. Nous vendons aussi quelques-uns des produits. En réalité, des échantillons des fruits déshydratés sont placés dans les diverses expositions du pays.

M. McGIBBON: Quels sont les frais de la déshydratation du fruit?

L'hon. M. MOTHERWELL: Comme l'usine est petite, les frais ne sont pas, naturellement, proportionnés à la production. Le combustible coûte environ $12 la tonne. Les dépenses initiales englobent la plus grande partie de l'argent.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Combien y aura-t-il d'établissements d'expérimentation en activité cette année, et combien d'usines particulières ont été établies depuis que ces expériences ont été inaugurées?

L'hon. M. MOTHERWELL: Deux ou trois usines seront maintenues cette année.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Par le Gouvernement?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui. Il y a deux établissements commerciaux, l'un à Kelowna exploité par M. Bulman, et l'autre dans la vallée d'Annapolis, près de Wolfville.

M. BROWN: Le Gouvernement se propose-t-il de continuer ses expériences après que les usines particulières auront été fondées?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non; voilà pourquoi nous rognons le crédit. Nous n'avons pas l'intention de poursuivre nos expériences après que le public aura été parfaitement convaincu que les fruits peuvent être déshydratés plus économiquement qu'évaporés.

M. CHAPLIN (Lincoln): Comment pouvez-vous dire si, oui ou non, l'expérience est économique, si vous ignorez ce qu'elle coûte? Le ministre peut-il nous dire quel est le prix de revient d'une quantité donnée de pommes sèches?

L'hon. M. MOTHERWELL: On ne peut dire d'après les expériences faites dans une petite usine quel serait le prix de revient d'une production sur une grande échelle. Nous démontrons simplement ce qui peut être fait pour convertir l'excédent des fruits en un produit comestible pour remplacer les millions de livres de fruits déshydratés importés des Etats-Unis et que nous pourrions fort bien produire au pays même.

M. McGIBBON: Le ministre se rend évidemment compte que la possibilité de la production à bénéfice dépend du prix de revient.

L'hon. M. MOTHERWELL: Ce n'est pas une entreprise commerciale que nous avons entre les mains. Cependant, à la lumière des expériences que nous avons tentées et des données que nous avons obtenues, nous sommes arrivés à la conclusion que ce procédé est moins coûteux que le système ordinaire par évaporation.

M. McGIBBON: Du moment que vous faites des expériences, le prix de revient est certainement l'une des choses essentielles à considérer.

L'hon. M. MOTHERWELL: Vous ne sauriez dire combien coûterait l'exploitation dans des conditions économiques en vous fondant sur les résultats des expériences tentées sur une aussi petite échelle.

M. McGIBBON: A combien estime-t-on les frais de production?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je me bornerai à dire qu'on l'estime un peu moins cher que le procédé par évaporation; on prétend aussi que la qualité du produit est meilleure.

M. GARLAND (Bow-River): Quels sont les légumes et les fruits qui jusqu'ici ont été soumis avec succès à la déshydratation?

L'hon. M. MOTHERWELL: Les pommes, les abricots, les pêches, les poires et les petits fruits, ainsi que tous les légumes, y compris les pommes de terre.

M. GARLAND (Bow-River): Quel est le total des sommes déboursées jusqu'à date?

L'hon. M. MOTHERWELL: $30,000.

M. GARLAND (Bow-River): Et nous avons appris à déshydrater cinq ou six variétés de fruits?

L'hon. M. MOTHERWELL: Parfaitement. On croit qu'une fois que nous aurons réussi à convaincre les capitalistes qu'il est possible d'édifier une industrie solide, nous serons en mesure de produire des millions de livres de fruits déshydratés que nous importons actuellement.

M. GARLAND (Bow-River): Pour moi, le département occuperait plus utilement son temps s'il tentait de déshydrater certaines de nos grandes compagnies commerciales.

L'hon. M. MOTHERWELL: Faire sortir l'eau qu'elles renferment?

M. GARLAND (Bow-River): Oui.

L'hon. M. MOTHERWELL: Cela n'entre pas dans mes attributions.

L'hon. M. EDWARDS: Le ministre admet que nous avons déjà déboursé une somme de $30,000 de ce chef et il nous demande de lui voter un autre crédit de $10,000, soit $40,000 en tout. Or, cette dépense, à l'entendre, vise à encourager les pro-

ducteurs de fruits et à nous permettre de convaincre les capitalistes qu'il est possible de développer une industrie profitable au Canada. Si j'ai bien compris, le ministre admet qu'il serait possible de déshydrater au pays des millions de livres de fruits que nous importons maintenant. Et mon honorable ami fait valoir cette raison à l'appui du crédit qu'il demande. Pour ce qui est du but visé, je l'approuve de tout cœur. Cependant, il est assez étrange, à mon sens, que le Gouvernement adopte une attitude bien différente en ce qui regarde certaines questions de même nature. Le ministre dit: aidez-moi à dépenser une autre somme de $100,000 afin d'encourager la déshydratation des fruits, afin que nous produisions au pays un article que nous importons à l'heure actuelle. Et cependant, le même ministre, l'un des membres importants du présent cabinet, a été partie à la convention de commerce conclue avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande sous le régime de laquelle on permet l'entrée en franchise sur le marché canadien de la pulpe de fruits. Tout d'une haleine, le ministre encourage l'industrie fruitière du pays et lui porte en même temps un coup mortel. Il a parfaitement raison de nous demander d'encourager le développement d'une industrie domestique. Cependant, il ne maintiendra pas longtemps cette attitude, je le sais. Pour moi, c'est là la preuve d'une lueur de gros bon sens chez le ministre de l'Agriculture. Par contre, je me demande comment il peut donner son appui à l'autre mesure qui n'est certes pas de nature à encourager les producteurs de fruits du Canada; elle tend plutôt à l'acculer au pied du mur. Monsieur le président, je n'ai pu résister à la tentation de souligner l'inconséquence flagrante de l'attitude du Gouvernement à ce sujet à la suite du traité de commerce conclu avec l'Australie.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Dois-je comprendre que le ministre a déboursé $30,000 dans ce domaine et, qu'à venir jusqu'aujourd'hui, on n'a établi qu'une petite fabrique?

L'hon. M. MOTHERWELL: Nous en avons deux; une dans la vallée d'Okanagan et l'autre dans la vallée d'Annapolis.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Quel est le rendement de ces établissements?

L'hon. M. MOTHERWELL: La fabrique de la vallée d'Okanagan, qui est exploitée par M. Bulman, a déshydraté 35 à 36 charges de wagons de fruits, surtout des pommes. Tous les producteurs de fruits savent que l'on doit prendre tous les moyens possibles afin de récolter les plus grandes quantité de fruits, au lieu de les laisser se gaspiller, surtout à l'époque de la cueillette alors que la récolte est expédiée en toute hâte sur les marchés. Nous avons aussi établi des établissements de refroidissement préliminaire au bénéfice des mêmes producteurs de fruits. Pour empêcher la perte, certains de ces fruits sont séchés, d'autres refroidis et d'autres déshydratés. Il est bon de conserver les fruits par tous les moyens possibles. Je m'attendais aux critiques de l'honorable député de Frontenac. Il ne serait pas humain s'il n'avait pas profité de cette occasion de critiquer ce qu'il croit être notre inconséquence, puisqu'il prétend que nous faisons du tort aux fruits par le traité australien, alors que nous venons à leur secours au moyen de ce crédit. Pour l'amour de la discussion, imaginons que nos producteurs aient raison de s'alarmer des effets du traité australien, ne serait-ce pas une raison de plus pour tenter quelque chose afin d'en contrebalancer les effets?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelque chose dans le genre de la chanson "Off again, on again".

L'hon. M. MOTHERWELL: Je suppose que son argument est juste.

L'hon. M. EDWARDS: Etant donné, monsieur le président, que le ministre dit s'être attendu à cette critique de ma part, je suis heureux de prendre cela comme preuve qu'il a une conscience et que, parfois, elle fonctionne.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je l'espère.

L'hon. M. TOLMIE: Je félicite le ministre de son changement d'attitude en ce qui regarde le traité australien,—du moins au sujet des produits laitiers,—et comme il l'indique à présent pour les fruits déshydratés. Il est important de faire des expériences qui permettront à nos producteurs de fruits, au bout d'un certain temps, de mettre leur surplus de fruits sur le marché, dans certaines conditions, et nous avons ici un moyen d'y arriver. A quel prix pouvez-vous acheter ces fruits qui doivent être déshydratés comparativement à leur valeur du marché?

L'hon. M. MOTHERWELL: Nous n'avons pas de chiffres en ce qui regarde les petits fruits, mais on paierait un dollar par quintal pour les pommes.

L'hon. M. TOLMIE: Combien de livres de fruits secs obtenez-vous par 100 livres de fruits verts avec cette méthode, comparativement avec l'ancienne méthode de sécher au soleil?

L'hon. M. MOTHERWELL: Les fruits déshydratés contiennent plus d'humidité et peuvent cependant s'enmagasiner. Par consé-

quent grâce à cette méthode, vous avez plus de fruits déshydratés avec 100 livres de fruits verts, que vous n'en auriez par le séchage au soleil.

L'hon. M. TOLMIE: Quelle est la différence au goût, disons par exemple dans des tartes aux pommes?

L'hon. M. MOTHERWELL: Les fruits déshydratés sont de beaucoup supérieurs; ils retiennent beaucoup de l'arome du fruit vert.

L'hon. M. TOLMIE: Et c'est décidément un meilleur produit?

L'hon. M. MOTHERWELL: Assurément, il n'y a pas de comparaison.

L'hon. M. TOLMIE: En Californie on a des fruits qu'on nomme "finis au soleil" et ce sont des fruits séchés au soleil sur des plateaux. Avez-vous des chiffres comparatifs touchant cette méthode et celle de la déshydratation?

L'hon. M. MOTHERWELL: Le séchage au soleil est une méthode ancienne et on ne saurait la recommander aujourd'hui, pas plus qu'on ne conseillerait de faire des chapelets de pommes et de les pendre auprès du tuyau de poële pour sécher, comme cela se faisait il y a longtemps et qu'on créait ainsi des nids pour les mouches. Le principe est le même: l'évaporation. Il n'existe aucune comparaison entre la qualité des fruits déshydratés et celle des fruits évaporés.

M. BROWN: En ce qui touche la qualité je puis dire que j'ai goûté des fruits déshydratés, chez moi, et qu'il est impossible d'établir la différence avec des fruits mûrs, la qualité est si bonne.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et quel est le pourcentage de gain en poids?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je ne crois pas posséder ce renseignement. Mon honorable ami entend-il parler du fruit à qui on rend son humidité?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre nous a expliqué que ce système avait deux avantages d'abord la conservation de l'arome et, ensuite le fait que le fruit conserve plus d'humidité et pèse davantage.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je crois que c'est environ 10 p. 100. Je pense aussi que les fruits absorbent l'eau plus facilement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ils sont meilleurs avec de la crème.

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui.

(Le crédit est adopté.)

[L'hon. M. Motherwell.]

L'hon. M. MOTHERWELL: Nous pourrions réserver l'article 45 et passer à l'article 46.

L'hon. M. TOLMIE: Ces deux articles 45 et 46 sont fort importants et entraînent habituellement une discussion qui dure assez longtemps. Nos sièges sont passablement vides et il se fait tard. Nous sommes au vendredi soir, la semaine a été fatigante et je suggère qu'après avoir adopté cet article heureusement et plaisamment, nous ferions plaisir à la Chambre en remettant le reste à la semaine prochaine.

L'honorable M. MOTHERWELL: Je comprends très bien la suggestion de l'honorable député, mais le premier ministre m'a prié de continuer jusqu'à une heure raisonnable. Il sait que je suis toujours disposé à me rendre aux désirs de mon honorable collègue, surtout lorsqu'ils sont formulés d'une façon si invitante. Je suis tout prêt à passer par-dessus ces articles et à commencer par le bas.

L'hon. M. TOLMIE: Alors passons au n° 48.

L'hon. M. MOTHERWELL: Très bien. Il s'agit du service entomologique, de l'étude des insectes. Cela va peut-être amuser nos collègues d'en face.

Agriculture, entomologie, $20,000.

L'hon. M. TOLMIE: Le ministre voudrait-il nous dire quel effet ont eu sur les régions d'élevage de la Colombie-Anglaise, les opérations du Gouvernement relativement au fléau des sauterelles?

L'hon. M. MOTHERWELL: On m'informe que cela devrait se rattacher à l'article suivant. Nous pouvons le discuter maintenant. Ces sauterelles sont venues du sud il y a cinq ou six ans en passant par le sud-ouest du Manitoba pour aboutir dans le sud-est de la Saskatchewan. L'invasion s'est dirigée ensuite vers l'ouest, si bien qu'aujourd'hui elle a presque atteint le littoral du Pacifique. Le gouvernement fédéral s'est entendu avec les divers gouvernements provinciaux et ceux-ci à leur tour avec les municipalités; tous se sont donné la main pour faire disparaître ce fléau en distribuant du poison. J'en ai oublié la formule, mais c'est une chose qui semble être très efficace. Ce sont le département d'Agriculture et la commission des pâturages de grand parcours de Colombie-Anglaise qui ont entrepris en 1925 la lutte contre les sauterelles. Ils continueront ensemble leur besogne dans cette province jusqu'à la limite des ressources mises à leur disposition en 1926. C'est la même politique que celle suivie par mon ho-

norable collègue lorsqu'il était ministre, époque à laquelle ce fléau sévissait probablement dans l'ouest de l'Alberta.

L'hon. M. TOLMIE: De quel genre de sauterelle s'agit-il?

L'hon. M. MOTHERWELL: Ce sont des sauterelles très voraces. Elles s'abattent en nuée, ne cessent de dévorer jusqu'au moment de partir et alors elles quittent précipitamment les lieux qu'elles ont généralement ravagé. Je suppose qu'il y a plusieurs variétés. Au moment où elles ont envahi la Saskatchewan, mes fonctionnaires m'ont envoyé des rapports, mais je ne me souviens pas du nom scientifique de ces insectes destructeurs.

L'hon. M. TOLMIE: S'est-on plaint que des animaux avaient été empoisonnés à la suite de l'emploi de ce produit?

L'hon. M. MOTHERWELL: Il y a eu des rumeurs, mais elles étaient mal fondées. Si des animaux en absorbaient une grosse quantité, cela les empoisonnerait, mais pas en en ramassant par-ci par-là dans les pâturages.

L'hon. M. TOLMIE: Quel est le poison dont on se sert pour détruire les sauterelles?

L'hon. M. MOTHERWELL: De l'arsenic.

L'hon. M. TOLMIE: Comment les animaux s'empoisonnent-ils? Le ministre dit qu'ils ne peuvent en prendre assez dans l'herbe pour s'en ressentir. Alors où trouvent-ils le poison qui leur fait du mal?

L'hon. M. MOTHERWELL: Lorsqu'il est répandu comme il faut, un animal ne peut pas en trouver assez pour que cela lui fasse du mal, mais si le vent l'accumule dans certains endroits, il est possible que les animaux s'empoisonnent. Il est prouvé que s'il est répandu d'après la méthode habituelle, il ne peut pas être nuisible, car les animaux ne peuvent pas en absorber assez.

L'hon. M. TOLMIE: S'est-on plaint que des animaux avaient été empoisonnés en mâchant les sacs qui avaient contenu le poison?

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est arrivé une fois.

M. MILLAR: Je sais que c'est arrivé dans ma région.

L'hon. M. TOLMIE: On me dit qu'on s'était plaint dans l'Alberta et d'autres provinces, que les animaux pouvaient s'approcher des sacs vides.

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est arrivé une fois dans l'Alberta.

M. GARDINER: Le département paye-t-il une partie des dépenses faites pour la destruction de ces insectes?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non. Le poison est payé moitié par le gouvernement provincial, moitié par la municipalité. Nous fournissons le personnel et les conseils.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait sur l'état de la question.

La séance est levée à dix heures quarante-cinq minutes du soir.

LUNDI, 31 mai 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

COMITE DES IMPRESSIONS

L'hon. CHARLES MARCIL propose l'adoption du deuxième rapport du comité mixte des impressions.

(La motion est adoptée.)

AFFAIRES DE LA CHAMBRE

LES SEANCES DU MERCREDI ET L'AVANCEMENT DE L'HEURE DES SEANCES

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, la députation aura remarqué que j'ai inscrit au Feuilleton une motion devant être discutée demain et par laquelle je propose que, lors de son ajournement, mercredi, 2 juin 1926, la Chambre reste ajournée jusqu'au vendredi, 4 juin 1926. Ceci est dans le but d'autoriser un ajournement le jour de l'anniversaire de naissance du roi. Je crois que les députés, pour la plupart, sont désireux que nous perdions le moins de temps possible pour atteindre au plus tôt le terme de la session.

L'hon. M. MANION: Bravo! bravo!

Le très hon. MACKENZIE KING: Avec la permission de la Chambre, je présenterai les deux motions suivantes. Si on soulève la moindre objection à leur adoption immédiate, je les réserverai pour demain. Par la première motion, je propose que, vu que nous ajournerons jeudi, la Chambre siège mercredi soir de cette semaine et tous les mercredis qui suivront. L'autre motion est pour que, lundi prochain et tous les lundis qui suivront jusqu'à la fin de la session, la séance s'ouvre à deux heures de l'après-midi au lieu de trois heures.

Je lirai la première motion:

Que le mercredi, 2 juin 1926, et tous les mercredis jusqu'à la fin de la session, les séances de la Chambre suivront sous tous rapports les règles établies pour les autres jours de séance.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Je demande que la motion soit réservée jusqu'à demain.

Le très hon. MACKENZIE KING: Et aussi la suivante, je présume:

Que le lundi et chaque jour après le lundi, 7 juin 1926, jusqu'à la fin de la présente session, la Chambre se réunira à deux heures de l'après-midi chaque jour de séance.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je demande aussi que cette motion soit réservée jusqu'à demain.

MODIFICATION DE LA LOI RELATIVE A LA SOCIETE DE LA CROIX-ROUGE DU CANADA

L'hon. E. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale) demande la permission de déposer le projet de loi (bill n° 151) tendant à modifier la loi relative à la Société de la croix-rouge du Canada.

Monsieur l'Orateur, nous déposons ce projet de loi à la demande de la Société de la croix-rouge du Canada, dont l'administration est régie par le chapitre 68 des Statuts de 1909 et ses modifications, chapitre 13 des Statuts de 1922. La société ne possède pas l'autorité juridique pour vendre la moindre de ses propriétés et, en particulier, pour conférer à un tiers un titre légal à ladite propriété. Nous lui accordons l'autorité d'acheter et de posséder certaines propriétés conformément à ses fins. Durant la guerre, plusieurs propriétés acquises par la société d'un bout à l'autre du pays se sont accrues et elles sont maintenant échangées ou vendues dans l'intérêt de la société. Nous proposons, aux termes de ce projet de loi, de conférer à la société le pouvoir de disposer de ces propriétés.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-ce pas vraiment un projet d'intérêt privé?

L'hon. M. MACDONALD: Oui, mais la Société de la croix rouge a demandé au Gouvernement de le déposer.

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

MODIFICATION DE LA LOI TOUCHANT L'OPIUM ET LES NARCOTIQUES

L'hon. J. C. ELLIOTT (ministre de la Santé) demande la permission de déposer le projet de loi (bill n° 152) tendant à modifier la loi de 1923 touchant l'opium et les narcotiques.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi comporte un amendement à l'article 5 de la loi; il oblige tout pharmacien détaillant à ne vendre des narcotiques à un médecin, à un vétéinaire, à un desntitte ou à un pharmacien que sur un ordre écrit. Son objet, c'est d'assurer un contrôle un peu plus minutieux de la vente des narcotiques par les pharmaciens.

Les autres articles, à l'exception du dernier, sont destinés à rendre la loi conforme à certaines divisions effectuées à la dernière session alors que le paragraphe *d* a été divisé en *d* et *f*. Relativement à ce paragraphe, le paragraphe *f* a été plus tard omis. C'est une simple question de forme.

L'autre article consiste à ajouter le mot "prescrire" afin que prescription ait le sens prévu par la loi, une certaine contestation s'étant élevée à ce sujet.

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

1ère LECTURE

D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LE CODE CRIMINEL

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice) demande la permission de déposer le projet de loi (bill n° 153) tendant à modifier le Code criminel.

—Monsieur l'Orateur, l'objet du premier amendement, c'est d'abroger les articles 97A et 97B du Code criminel promulgués en 1919 touchant les associations illégales. Il est aussi un amendement,—adopté maintes fois par cette Assemblée et rejeté par le Sénat,—relativement aux délits contre les jeunes filles. Nous entendons rayer les mots "de mœurs chastes jusque-là" et nous pensons que sous cette forme l'amendement aura un meilleur sort. Un autre amendement a pour objet de rendre à la couronne le droit d'appel dans les questions purement juridiques. Cela existait avant la procédure établie il y a trois ans dans les causes criminelles, laquelle confère aux inculpés trouvés coupables le droit d'en appeler mais supprime le même privilège antérieur de la couronne. Ce projet de loi a eu pour parrain un sénateur. Le dernier amendement est le projet de loi déposé par l'honorable député de Rivière-de-la-Paix (M. Kennedy) touchant les certificats provisoires délivrés aux Métis. L'Assemblée avait adopté ce projet de loi, l'an dernier, et l'année précédente, mais le Sénat l'a mis au rancart. L'honorable député l'a présenté, cette année, et pour que le projet de loi ait l'occasion d'être soumis à l'Assemblée, je le prends à mon compte et je l'insère dans mon propre projet de loi.

M. CLARK: Quant au droit d'appel, j'attire l'attention du ministre de la Justice (l'hon. M. Lapointe) sur les dispositions de l'article 1014 du Code criminel:

A l'audition d'un pareil appel d'un jugement de culpabilité, la Cour d'appel doit autoriser le pourvoi, si elle est d'avis:

(a) Qu'il y a lieu d'infirmer le verdict du jury pour le motif qu'il est injuste ou non justifié par la preuve.

Cet article confère le droit d'un pouvoir sur une question de fait, si le verdict du jury paraît opposé à la preuve. Mais la plupart des procès criminels sont des procès expéditifs devant un juge seulement, et ce paragraphe ne confère pas le droit d'infirmer la décision d'un magistrat sur une question de fait. L'alinéa *c* autorise cependant l'appel dans le cas d'erreur judiciaire.

Ce paragraphe est reproduit de la loi anglaise. J'ai l'impression qu'en Angleterre tous ces procès s'instruisent devant un jury, et que l'application de l'alinéa (*c*) est limitée aux cas d'inconduite de la part d'un membre du jury, ou d'une erreur dans la procédure. Les juges de la cour d'appel trouvent fort ennuyeux de modifier les décisions du juge de première instance sur des questions de fait, lorsque le procès a eu lieu sans jury. Je tiens cela d'un juge même de la cour d'appel d'Ontario, lequel est fortement d'avis que l'article 1014 devrait être modifié. Si le ministre me le permet, le paragraphe *a* modifié, se lirait:

Que le verdict du jury ou la décision du tribunal de première instance.

On ajouterait les mots "ou la décision du tribunal de première instance".

L'hon. M. LAPOINTE: Je lirai les remarques de mon honorable ami dans le hansard et j'examinerai soigneusement sa proposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre voudrait-il expliquer plus en détail la nature des deux articles qu'il s'agit d'abroger. Il a dit que ces articles s'appliquaient aux associations contraires à la loi, et je ne me souviens pas présentement de leur teneur.

L'hon. M. LAPOINTE: Je présume que cette explication siérait mieux à l'occasion de la deuxième lecture du bill. Ainsi que mon honorable ami le sait très bien, ces deux articles furent ajoutés en 1919, quelque temps après les troubles ouvriers survenus dans l'ouest du Canada. Ils autorisent, sur mandat d'un juge de paix, la perquisition des papiers d'un citoyen présumé membre d'une association visée par cet article, et assimilent à un acte séditieux la présence aux réunions de pareille association. Ce sont des articles nouveaux insérés au code pendant la période d'effervescence, raison que l'on donna à l'appui de leur adoption. Tous les syndicats ouvriers du Canada, craignant qu'elles ne puissent être interprétées à leur préjudice, ont protesté contre ces dispositions. J'exposerai la question plus au long lors de la deuxième lecture du bill.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la première fois.)

1re ET 2e LECTURES

De différents projets de loi d'intérêt privé, émanant du Sénat.

Le 1er bill (n° 117) déposé par M. Simpson, pour faire droit à Ellen Barrett.

Le 2e bill (n° 118) déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Mabel Victoria Westerby.

Le 3e bill (n° 119) déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Morgan Hart.

Le 4e bill (n° 120) déposé par M. Duff, pour faire droit à James Arthur Breadon.

Le 5e bill (n° 121) déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Marjorie Esther Splan.

Le 6e bill (n° 122) déposé par M. Duff, pour faire droit à Gladys Orme.

Le 7e bill (n° 123) déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à John Andrew Reid.

Le 8e bill (n° 124) déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à William Thomas Charlton.

Le 9e bill (n° 125) déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Gladys Lucie White.

Le 10e bill (n° 126) déposé par M. Duff, pour faire droit à Robert Stewart McIntyre.

Le 11e bill (n° 127) déposé par M. Mewburn, pour faire droit à Gladys Luella Russell.

Le 12e bill (n° 128) déposé par M. Anderson (Toronto), pour faire droit à Arthur Atkinson.

Le 13e bill (n° 129) déposé par l'honorable M. Stevens, pour faire droit à Lillian Edith Hudgin.

Le 14e bill (n° 130) déposé par M. Anderson (Toronto), pour faire droit à Mary Both.

Le 15e bill (n° 131) déposé par M. Boys, pour faire droit à Bernard Ernest Sleeth.

Le 16e bill (n° 132) déposé par M. Geary, pour faire droit à Elsie Fray.

Le 17e bill (n° 133) déposé par M. Bell (St-Antoine), pour faire droit à Cecilia Marrie Peters Kendall.

Le 18e bill (n° 134) déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Elias Malky.

Le 19e bill (n° 135) déposé par M. Bell (Hamilton), pour faire droit à Ethel Beatrice Walker.

Le 20e bill (n° 136) déposé par M. Casselman, pour faire droit à George Elgie Dulyea.

Le 21e bill (n° 137) déposé par M. Church, pour faire droit à John Wilson.

Le 22e bill (n° 138) déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à John Sydney Wright.

Le 23e (bill n° 139), déposé par M. Kay, pour faire droit à Lillie Torrence Cascadden;

Le 24e (bill n° 140), déposé par M. Church, pour faire droit à James Thomas Young;

Le 25e (bill n° 141), déposé par M. Hocken, pour faire droit à Copland William Evans;

Le 26e (bill n° 142), déposé par M. Anderson (Toronto), pour faire droit à Arthur John Harman;

Le 27e (bill n° 143), déposé par M. Geary, pour faire droit à Annie Rebecca Herbert;

Le 28e (bill n° 144), déposé par M. Stenson, pour faire droit à David Joseph Potter;

Le 29e (bill n° 145), déposé par M. Garland, (Carleton), pour faire droit à Walter Harold Bingley;

Le 30e (bill n° 146), déposé par M. Tummon, pour faire droit à Ethel Harriet Little.

LA LOI DE PENSION DU SERVICE CIVIL

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. H. H. STEVENS (Vancouver-Centre). Le ministre des Finances (l'hon. M. Robb) peut-il répondre à ma question qui se trouve à la page 3500 du hansard non revisé du 14 mai au sujet de la continuation du privilège d'opter pour la loi de pension du service civil à certains fonctionnaires de l'Etat auxquels ne s'appliquent pas les dispositions de la loi. A cette date, le ministre a dit:

Je soumettrai aux actuaires la demande de mon honorable ami et je serai en meilleure posture pour lui répondre dans quelques jours.

Le ministre peut-il répondre maintenant?

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances): Oui. J'ai eu la note dans mon portefeuille durant plusieurs jours, mais mon honorable ami était tellement occupé au comité que je n'ai pas eu l'occasion de la lui donner. Cependant, je l'apporterai demain, et si mon honorable ami est à son siège je la lui enverrai, ou je la lui donnerai personnellement s'il le désire.

LE PROGRAMME LEGISLATIF

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Le très honorable leader de l'opposition m'a demandé, vers la fin de la semaine dernière, si j'apprendrais à la Chambre quels sont les projets de loi qui seront discutés à cette session, et s'ils sont tous inscrits au Feuilleton. Bien entendu, je ne puis dire quels projets peuvent être nécessaires, selon les rapports des comités, mais avec cette réserve, je crois que tous les bills que le Gouvernement a l'intention de déposer sont inscrits au Feuilleton. Il est possible qu'il y ait deux exceptions, je veux dire un amendement relatif à la commission du port de Montréal et un autre concernant notre ratification au sujet du contrôle des eaux dans la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise a adopté une loi à cet égard, et l'on nous demande de l'approuver. A ces deux exceptions près, je pense que la Chambre a devant elle tous les projets de loi que le Gouvernement se propose de présenter à cette session. Toutefois, je prie mon très honorable ami de ne pas prendre trop à la lettre tout ce que je dis. Je ne connais pas d'autres bills en vue, mais il se peut qu'il y ait quelque léger amendement à quelque loi ou quelque mesure législative imprévue que le ministère désirerait faire adopter avant la prorogation. J'expose la situation telle qu'elle est.

Mon très honorable ami a demandé également s'il y a au Feuilleton certains projets que le Gouvernement aurait l'intention d'abandonner. Il y en a. En ce qui concerne la rétrocession des ressources naturelles de l'Alberta, nous ne pensons pas discuter cette mesure maintenant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le premier ministre n'a-t-il aucune déclaration à faire touchant ce projet de loi qui est mis de côté, et pourquoi?

Le très hon. MACKENZIE KING: Toute déclaration en réponse à cette demande de mon très honorable ami devrait plutôt être faite par le ministre de la Justice (l'hon. M. Lapointe) et je prierai mon collègue de la faire demain.

LA NOMINATION D'UN INSPECTEUR DES POSTES DANS LES PROVINCES MARITIMES

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. HANSON (York-Sunbury): Le ministre de la Justice en sa qualité de représentant du ministre des Postes à la Chambre peut-il nous dire si la dépêche de Moncton, en date du 29 mai, concernant la nomination d'un quatrième inspecteur régional des postes dans les Provinces maritimes est exacte? Je tiens à faire observer à mon honorable ami que nous avons déjà trois inspecteurs des postes dans les Provinces maritimes, où il suffirait, suivant moi, de deux ou même d'un seul inspecteur. Il n'y a donc pas la moindre nécessité d'en nommer un quatrième. Cette dépêche m'a tout l'air d'avoir été lancée comme ballon d'essai.

L'hon. M. LAPOINTE: Je prendrai les renseignements nécessaires et je les communiquerai à mon honorable ami.

LES APPOINTEMENTS DES RECEVEURS DE LA POSTE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. BOUTILLIER (Vègreville): Je désire savoir du représentant du ministre des Postes dans cette Chambre, si l'on a décidé quelle échelle ou quel mode de rémunération sera

adopté pour les receveurs de la poste dans les villes, les villages et à la campagne, à partir du premier juillet? Dans l'affirmative, à quelle date ces détails nous seront-ils communiqués?

L'hon. M. LAPOINTE: Je me rappelle avoir répondu, il y a quelque temps, à une question semblable. Pour l'année prochaine, les appointements des receveurs de poste seront basés, cela va de soi, sur les recettes des bureaux qu'ils dirigent cette année, de sorte qu'ils ne seront pas sujets aux modifications qui pourront être effectuées après le premier juillet. Après le premier juillet prochain, le département examinera la question de savoir si, oui ou non, il y a lieu de modifier le mode de rémunération des receveurs de la poste.

RETABLISSEMENT DE L'ETALON D'OR

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. WOODSWORTH (Winnipeg-Centre-Nord): Le ministre des Finances (l'hon. M. Robb), est-il en mesure de dire si, à partir du premier juillet prochain, le Canada reviendra complètement à l'étalon d'or où si l'on a l'intention de déposer un projet de loi tendant à modifier la loi des Finances en vigueur?

L'hon. M. ROBB (ministre des Finances): Je n'ai pas du tout l'intention de déposer aucun projet de loi de cette nature, de sorte que le premier juillet prochain le Canada reviendra spontanément à l'étalon d'or.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT UNE DEMANDE DE DOCUMENTS RELATIFS AUX CRIBLURES

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. M. ROGERS (Winnipeg-Sud): Je désire appeler l'attention du ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) sur le fait que le 17 mai dernier l'Assemblée a ordonné le dépôt des documents suivants:

Copie des arrêtés du Conseil, lettres, télégrammes et autres pièces touchant l'achat de criblures, de 1917 à 1921 inclusivement aussi, d'un état indiquant les maisons dont ces criblures ont été achetées, la quantité pour chaque maison, le prix payé, à qui vendues, la quantité pour chaque maison et le prix exigé dans chaque cas.

Je tiens à savoir à quelle date il y a lieu d'espérer que ces documents seront déposés.

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Il faut d'assez longues recherches pour réunir tous ces renseignements. J'ai discuté l'affaire avec mon sous-ministre, la semaine dernière et il m'a assuré que le dossier serait complété dans une quinzaine de jours, c'est-à-dire d'ici à une semaine. Je m'informerai de nouveau et je verrai à ce que les documents soient déposés au plus tôt.

LA HOUILLE DE LA NOUVELLE-ECOSSE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. CANTLEY (Pictou): Je désire poser au ministre des Mines (l'hon. M. Stewart) une question fondée sur une dépêche de la presse canadienne publiée par l'*Ottawa Journal*, dans son numéro de ce matin.

L'article fait allusion à une interview donnée par le chef du groupe progressiste (M. Forke) et lui prête les paroles suivantes:

Les cultivateurs de l'Ouest, a déclaré M. Forke, voient d'un bon œil la réduction des droits sur les automobiles, mais le problème de la protection est d'un règlement assez difficile.

"Nous sommes censés," a-t-il dit, "favoriser l'abaissement du tarif douanier; cependant, il est assez difficile de mettre les théories en pratique. Pour ne citer qu'un exemple, prenons le cas de la houille et de l'industrie sidérurgique dans la Nouvelle-Ecosse. Il est, de fait, que l'exploitation des charbonnages là-bas n'est pas bien conditionnée au point de vue économique. Le coût de production de la houille est excessif et le produit est de pauvre qualité."

En voilà assez. Je désire savoir toutefois du ministre des Mines si son attention a été attirée sur cette affaire et s'il prendra des mesures afin d'amener son collègue, le commandant de l'aile gauche des forces ministérielles, à faire amende honorable pour avoir fait des assertions de cette nature. Cette interview constitue un exposé absolument erroné des faits et renferme trois assertions diffamatoires en ce qui regarde la principale industrie de la province de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. STEWART (ministre des Mines): Il va sans dire que je ne lis pas le *Journal*; je me contente du *Citizen*. Je n'ai pas lu l'article en question...

M. GOTT: Il a également été publié par le *Citizen*.

L'hon. M. STEWART: Il a alors échappé à mon attention. En tout cas, on ne peut me tenir responsable que de mes propres paroles. Ce à quoi mon honorable ami trouve à redire, je le suppose, c'est le passage qui fait allusion à la qualité de la houille de la Nouvelle-Ecosse.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce que la responsabilité du cabinet ne s'étend pas à l'honorable député de Brandon?

L'hon. M. STEWART: L'autre jour, j'ai failli me mettre dans de beaux draps pour m'être immiscé dans une discussion et je fais observer à mon très honorable ami qu'il est sage d'éviter une telle conduite.

3e LECTURE

D'UN PROJET DE LOI TOUCHANT LA COMPAGNIE CANADIAN DEXTER P. COOPER

M. HANSON propose la 3e lecture d'un projet de loi (bill n° 93) tendant à constituer légalement la Canadian Dexter P. Cooper Company.

L'hon. M. ROBB: Monsieur l'Orateur, mon attention vient juste d'être appelée sur ce projet de loi. Je suppose qu'il a été soigneusement étudié par le comité des bills d'intérêt privé, mais je vois que, sous le régime de ce projet de loi la compagnie se propose de vendre de la force motrice, non seulement au Canada, mais aussi aux Etats-Unis. J'aimerais que le parrain du projet, excellent avocat qu'il est, nous explique ce qui arrivera, en vertu des dispositions de la loi de 1907, si le Gouvernement décide de ne pas permettre l'exportation de la force motrice; si, par exemple, la province du Nouveau-Brunswick décide qu'elle ne peut exporter de force motrice.

M. HANSON: A ce sujet, la réponse directe c'est que, sous le régime de ce projet de loi, la force motrice elle-même ne sera pas produite en Canada, mais que l'emmagasinement des eaux, je dirais les neuf dixièmes de l'emmagasinement, sera fait au Canada. Le comité des bills d'intérêts privé a ajouté un nouvel article au projet de loi et cet article décrète que toutes ces questions devront recevoir l'approbation, non seulement de la commission mixte internationale, mais aussi du Gouverneur général en son conseil. Les dispositions de la loi sur l'exportation de l'électricité s'appliquent à ce bill, de la même manière que les dispositions de la loi pour la protection des eaux navigables.

Pour renseigner le ministre et la Chambre je puis ajouter que ce bill a été étudié pendant trois ou quatre longues séances du comité des bills d'intérêt privé et cet aspect du projet, ainsi que les autres, ont été très soigneusement étudiés. A la fin, nous avons accepté comme article 16 certaines dispositions qui, à mon sens, sauvegardent absolument les intérêts canadiens. S'ils ne le sont pas, je demande que la Chambre se charge de les protéger, mais je suis convaincu, pour ma part, que ces intérêts sont déjà entièrement sauvegardés. Les choses sont laissées entre les mains du ministre des Travaux publics, en ce qui regarde la navigation; entre les mains du ministre de la Marine et des Pêcheries, en ce qui regarde les pêcheries; entre les mains du ministre de l'Intérieur en ce qui regarde la force motrice; entre les mains de la commission mixte internationale, en ce qui regarde la division de la force motrice et, enfin, le Gouverneur général doit donner son approbation avant qu'on fasse quoi que ce soit. En conséquence, je crois que nous avons fait tout en notre possible pour protéger les intérêts canadiens.

M. MARCIL: Le bill n'a pas été réimprimé; l'honorable député veut-il lire l'article en question?

M. HANSON: Je crois savoir que le bill a été réimprimé. L'article en question est nouveau; c'est l'article 16.

M. MARCIL: L'honorable député veut-il avoir la bonté de le lire?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député le trouvera à la copie réimprimée du bill.

L'hon. M. CANNON (Solliciteur général): Le bill a été réimprimé, j'en ai une copie sous les yeux. La mesure a été soigneusement étudiée en comité, des amendements ont été apportés et son adoption a été approuvée à l'unanimité. De plus, comme mon honorable ami de York-Sunbury vient de le dire, on s'est occupé de tous les intérêts afin de les sauvegarder. Il est nécessaire de consulter trois ministères, ainsi que la commission mixte internationale. Finalement, après ces procédures, le Gouverneur général en son conseil doit accorder son approbation.

M. ROBICHAUD: A-t-on pris des arrangements pour que les intérêts des pêcheurs canadiens soient exposés au ministère des Travaux publics et à celui de la Marine et des Pêcheries avant qu'une décision soit prise à ce sujet? Si les pêcheurs ne sont pas représentés de cette manière, je crains que les privilèges dont ils jouissent depuis plusieurs générations ne soient mis en danger. Je crois que la Chambre devrait se montrer prudente avant d'accorder la lecture finale de ce bill. On devrait y introduire des dispositions permettant aux pêcheurs de se faire représenter devant les divers départements qui ont à s'occuper de cette question.

L'hon. M. CANNON: La suggestion de mon honorable ami est fort appropriée. Je n'ai aucun doute que, si des difficultés ne s'élèvent quand la question sera devant le ministre de la Marine et des Pêcheries, il verra à ce que les pêcheurs intéressés du Nouveau-Brunswick soient représentés et entendus, et à ce qu'aucune décision ne soit rendue avant que le cas lui ait été expliqué. Je suis sûr que les différents départements concernés ne rendront aucune décision avant d'avoir entendu la version de ceux que cela peut toucher.

M. MACLEAN (York-Sud): Faisant suite à ce que le ministre des Finances a dit, je

poserai la question suivante: en supposant que cette compagnie ait fait d'énormes dépenses pour la mise en exploitation de ce pouvoir hydraulique, n'insistera-t-elle pas pour qu'on lui donne l'avantage de l'exporter, et le pays est-il protégé à cet égard?

L'hon. M. CANNON: Elle ne peut exporter d'énergie électrique sans autorisation.

M. MACLEAN (York-Sud): Oui, mais elle peut dépenser des millions et ensuite exiger qu'on lui permette d'exporter.

L'hon. M. CANNON: C'est à elle à prendre ses précautions. Elle ne ferait sans doute pas de gros déboursés sans avoir l'assurance de pouvoir exercer les pouvoirs que lui confère ce projet de loi. Toutefois, comme je l'ai déjà dit, la compagnie ne pouvant rien faire qui soit nuisible aux intérêts canadiens sans faire part de tous ses projets au Gouvernement et aussi à la Commission mixte internationale, personne ne doit craindre que les intérêts canadiens ne soient pas entièrement protégés.

M. J. S. WOODSWORTH (Winipeg-Centre-Nord): Il y a un point sur lequel je tiens à attirer l'attention de la Chambre. Certes je pense que les droits de pêche et de navigation de même que les droits des riverains sont sauvegardés dans ce projet de loi, mais il y a certains droits nouveaux relativement à l'exploitation des pouvoirs hydrauliques à l'aide de la marée qui ne me paraissent pas aussi bien protégés. Les tribunaux ne se sont encore jamais prononcés, je crois, sur ces droits, en ce qui concerne les pouvoirs hydrauliques du domaine de l'Etat. On avait l'habitude d'insérer une disposition d'après laquelle, après un certain laps de temps, le gouvernement fédéral pouvait exproprier les ouvrages comme étant dans l'intérêt général du pays, tout en remboursant, bien entendu, aux propriétaires, l'argent qu'ils avaient pu y dépenser. Il me semble qu'on devrait insérer une disposition semblable dans ce projet-ci. Nous ne savons pas encore si cette entreprise a beaucoup de chances de réussir; nous n'avons que l'avis des promoteurs. Mais si l'on arrive à utiliser la marée pour faire de l'électricité, cela peut avoir de grandes conséquences pour l'avenir du Canada. Je ne me propose point de soulever une discussion sur le point de savoir si ces eaux tombent sous la juridiction de la province ou sous celle du gouvernement fédéral. Les membres du comité qui sont avocats sont portés à penser qu'elles tombent sous la juridiction de la province; mais, pour moi, je prétends que le gouvernement fédéral a déjà certains droits sur ces eaux. On reconnaît qu'il en a au point de vue de la navigation et de la pêche; pourquoi n'en revendiquerait-il pas au point de vue de l'exploitation du pouvoir hydraulique. On crée un nouveau droit qui n'a jamais été clairement déterminé. Aussi je voudrais qu'on insérât dans le bill la disposition suivante:

Il est déclaré, par les présentes, que la propriété et le droit d'utilisation de tous les pouvoirs hydrauliques des marées dans tout le Dominion du Canada appartiennent et continueront d'appartenir à l'Etat et toute entreprise en vertu de la présente, est déclarée comme étant un ouvrage pour l'avantage général du Canada.

A moins qu'on n'ait de sérieuses objections à l'insertion de cette disposition, je demanderai qu'on l'adopte comme amendement au projet de loi. Si la Chambre a le droit de le faire, j'estime que c'est nécessaire pour sauvegarder les droits de nos nationaux.

M. HANSON: J'invoque le règlement. La proposition d'amendement n'est pas recevable, parce qu'elle n'a pas été précédée d'un avis.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'objection est bien fondée. Il faudrait renvoyer la proposition d'amendement au comité et ensuite donner un avis. La Chambre désire-t-elle adopter la motion?

Des VOIX: Non, non.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Ceux qui sont en faveur de la troisième lecture du bill voudront bien dire: oui.

M. GARLAND (Bow-River): Afin que l'on puisse étudier comme il convient la proposition d'amendement de l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord, je propose que le bill soit renvoyé au comité, dans le but de le modifier dans le sens indiqué.

M. HANSON: Je doute fort que l'honorable député de Bow-River sache exactement ce que signifie la proposition d'amendement. Je n'ai pas pu en saisir le but, pendant que l'auteur en donnait lecture, mais je me figure que notre honorable collègue a énoncé un principe sur lequel le comité s'est déjà prononcé, à savoir que l'Etat ait le droit d'exproprier l'entreprise à n'importe quel temps. Je ne vois pas l'utilité de cet amendement.

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur): Mon honorable ami est-il bien sûr de cela? Le principe en jeu ne consiste-t-il pas plutôt en ce que la réglementation des forces hydrauliques devrait être du ressort des autorités fédérales de préférence à celui des autorités provinciales? Si je me trompe, que l'on me reprenne

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce sont les provinces qui en ont la réglementation à l'heure actuelle, n'est-ce pas?

M. WOODSWORTH: Si l'honorable député ne m'a pas entendu, bien qu'il me semble avoir parlé assez haut, je puis répéter les termes de la résolution. J'ai dit que je ne voulais pas soulever la question de la répartition des pouvoirs entre l'autorité fédérale et la province, mais il semble qu'en notre qualité de représentants du peuple, nous avons le droit de sauvegarder l'intérêt du public. Ce dont il s'agit concorde suffisamment avec les termes mêmes de la loi concernant la mise en valeur des sources hydrauliques situées sur des terres fédérales:

La propriété et le droit d'usage de toutes forces hydrauliques du Dominion sont par les présentes déclarés attribués et doivent appartenir à la Couronne, sauf, cependant, tous droits de possession dans ou à l'usage des forces hydrauliques qui ont été jusqu'ici concédés par la Couronne; et toute entreprise, sous le régime de la présente loi, est par les présentes déclarée un ouvrage d'utilité publique au Canada.

L'hon. M. STEVENS: Quel article s'agit-il de modifier.

M. WOODSWORTH: L'article 8.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Cet amenlement exige un avis de motion. L'honorable député de Bow-River (M. Garland) a proposé par voie d'amendement, ce qui, me semble-t-il, est de nature à satisfaire l'honorable représentant de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth), que le bill ne soit pas lu pour la 3e fois mais renvoyé au comité.

L'hon. M. MACLEAN (York-Sud): Je suis étonné de voir que le ministre des Finances ne se porte pas à la défense des droits du Canada dans cette affaire. Il s'agit ici d'un vaste projet d'exploitation par un groupe qui doit vendre de l'énergie au Gouvernement. L'exportation de l'énergie est une grande question au pays et il ne se passe pas de jour sans que nous en entendions parler. Je mets le Gouvernement au défi de prendre une décision à cet égard. Le renvoi du bill au comité pour plus ample examen lui en fournira l'occasion. Si le Gouvernement ne se prononce pas, il faudra peut-être en conclure qu'il approuve le principe que comporte le projet de loi.

L'hon. M. STEWART: Bien que l'on n'ait pas encore définitivement réglé cette question du droit de possession et de réglementation des forces hydrauliques provinciales, elle n'en fait pas moins l'objet d'une discussion qui dure depuis quelque temps. Il en serait de même des forces hydrauliques du Saint-Laurent. La discussion porte en ce moment sur la question de savoir de quelle autorité relèvent les forces hydrauliques. Cette réglementation n'a fait l'objet d'aucune intervention de notre part auprès des provinces. Il arrive parfois qu'il surgit des doutes à ce sujet, mais on provoquerait une question épineuse en faisant intervenir dans ce cas-ci le droit de propriété à toutes les forces hydrauliques qui se trouvent dans un territoire contigu à la province du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. CANNON: Le comité n'a jamais été saisi de cet amendement. Je ne vois rien qui en empêche le renvoi du bill au comité, et dans l'intervalle, nous pourrions examiner l'amendement et nous fixer sur sa portée exacte. Je ne voudrais pas formuler mon avis sur l'effet qu'aura l'amendement sans avoir eu le temps de l'examiner.

Le très hon. M. MEIGHEN (chef de l'opposition): Si j'ai bien saisi le sens de l'amendement, je ne crois pas qu'il vaille la peine de gaspiller les instants de la Chambre en le renvoyant au comité pour plus ample examen. La question a été discutée assez longuement et il se peut que je n'aie pas tout à fait saisi la portée du bill, mais si je ne me trompe, l'amendement vise à conférer à la couronne, représentée par le Dominion, le droit d'expropriation à un moment donné dans l'avenir, lorsqu'elle le jugerait à propos. En premier lieu, pour ce qui est du droit de propriété du Canada, ce droit est imprescriptible. La couronne peut l'exercer en tout temps, et l'insertion d'une clause de cette nature dans la charte de la compagnie n'ajoute guère à la force de ce droit. Ce droit d'expropriation constitue une prérogative du Parlement dans ses relations avec toute compagnie qui relève de l'autorité fédérale. Je viens seulement de lire ce bill pour la première fois, mais il n'est pas difficile à comprendre et je crois en avoir saisi toute la portée. Il autorise la compagnie à faire certaines choses, principalement l'aménagement de sources hydrauliques, et je crois que le siège de son entreprise se trouve quelque part dans une anse de la baie de Fundy, où elle se propose de se servir des eaux de marée pour la génération de l'énergie hydraulique. Une partie des ouvrages projetés se trouvera en territoire canadien et l'autre en territoire américain, cette dernière comprenant la force hydraulique elle-même. On ne saurait concevoir que le Canada, c'est-à-dire le gouvernement fédéral, songerait à exproprier la moitié de cette entreprise et surtout la moitié où il n'y aura pas d'ouvrages. C'est l'autre moitié qui fait le travail. Alors si jamais il y a un projet de loi dans lequel il soit nécessaire d'inclure une clause protectrice, c'est bien celui-ci, seulement jamais je n'ai constaté qu'il vaille la peine d'inclure cette clause. A la vérité, quand je l'ai vue,

j'ai eu l'impression qu'elle n'était destinée qu'à dorer la pilule pour la députation, car toujours le Parlement, selon son bon plaisir, peut exercer un droit d'expropriation. Tout ce qu'il a à faire c'est de payer un dédommagement suffisant, en vertu de la loi, pour le terrain exproprié. Je ne vois pas en quoi il vaudrait la peine de déférer de nouveau ce projet au comité pour étudier une modification de ce genre. Je pourrais songer à une ou deux modifications à apporter, mais elles ne sont pas assez importantes pour retarder l'adoption de cette mesure. Il est probable qu'on fera ces modifications au Sénat. Selon moi il faudrait y avoir quelque chose limitant la compagnie à une certaine région. D'après la teneur du projet de loi, c'est plutôt une compagnie pouvant faire affaire partout, mais ce bill ne va pas jusqu'au fond de la question, et je n'ai aucun doute que le Sénat n'y voie quand le projet de loi lui sera soumis. Je ne connais aucune raison de retarder l'adoption de ce bill en le renvoyant de nouveau au comité avec instruction d'y inclure une clause de garantie contre une éventualité que rarement on pourrait imaginer dans un cas de ce genre. Même si on l'insérait, ce serait tout bonnement inutile vu que ce droit est inhérent à tous les cas de ce genre.

M. WOODSWORTH: Pourquoi alors trouvons-nous l'article 4 dans la loi des forces hydrauliques du Canada et dont voici le texte:

La propriété et le droit d'usage de toutes forces hydrauliques du Dominion sont par les présentes déclarés attribués et doivent appartenir à la Couronne, sauf cependant, tous droits de possession dans ou à l'usage des forces hydrauliques qui ont été jusqu'ici concédées par la Couronne; et toute entreprise, sous le régime de la présente loi, est par les présentes déclarée un ouvrage d'utilité publique au Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai donné à entendre la raison pour laquelle, selon moi, on s'empresse d'inclure une clause de ce genre. Cela rend la mesure plus engageante, mais je rappellerai à l'honorable député qu'en vertu de notre loi de l'Etablissement du soldat nous nous sommes attribué l'autorité, ce que nous pouvons faire pour toute propriété, d'exproprier la ferme personnelle d'un cultivateur si nous la désirons pour y établir un soldat. En accordant son permis à un cultivateur, nous n'y incluons pas une clause disant qu'un jour nous pourrons l'exproprier. Et aurions-nous inclus cette clause que nous n'aurions en rien augmenté notre droit d'expropriation. Il n'avait nullement sa raison d'être dans la loi dont parle mon honorable ami et il n'en est nul besoin dans le cas actuel.

M. HANSON: Etant donné la loi actuelle, je prierais mon honorable ami de ne pas insister sur la modification qu'il propose et de ne pas retarder plus longtemps l'adoption du projet de loi. Je pense que la députation, selon la parole du solliciteur général, peut être assurée que toute disposition de nature à sauvegarder l'intérêt public, comme ont pu le constater les honorables membres du comité, a été insérée dans le projet de loi, et cette compagnie est entièrement liée par l'approbation des trois départements intéressés, par celle du Gouverneur général en son conseil et par celle de la commission mixte internationale. Si quelqu'un est capable d'offrir plus de garantie de protection de l'intérêt public, je serai enchanté d'inclure sa suggestion dans le projet de loi, pourvu qu'elle soit acceptable, mais non pas la modification que veut apporter mon honorable ami, car je ne la pense pas nécessaire.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: M. Garland (Bow-River) propose que le projet de loi (bill n° 93) ne soit pas lu pour la troisième fois, mais qu'il soit de nouveau déféré au comité général de la Chambre, avec instruction de modifier ledit projet de loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: En me levant, je ne me sens pas bien sûr, mais j'ai l'impression que cet amendement non plus n'est pas régulier. Il comporte "avec instruction de le modifier", sans signaler le sens de l'amendement; et vu que l'honorable député a formulé sa motion "avec instruction de le modifier de la façon indiquée", il déroge sûrement au règlement. Il ne nous est pas possible de légiférer avec un tel sans-gêne.

M. GARLAND (Bow-River): D'un mot je puis épargner une grande perte de temps à la Chambre. Je n'avais pu saisir exactement l'amendement proposé à la Chambre par l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord. Mon dessein était bien clair. Seulement, après l'explication que vient de donner le leader de l'opposition et d'autres de mes honorables collègues, je n'ai nul désir d'insister, et avec la permission de la Chambre, je retirerai mon amendement.

(L'amendement est retiré.)

M. A. A. HEAPS (Winnipeg-Nord): L'article 12 parle du cas d'un conflit possible au sujet du prix à payer pour l'emploi de l'énergie, et il est dit que ce conflit sera vidé par la commission des chemins de fer du Canada. Si un tel conflit éclate, ne vaudrait-il pas mieux confier l'affaire à une autorité plus près des lieux que la commission des chemins de fer?

M. HANSON: Si le Règlement le permet, je voudrais répondre à cela. Ce même point a été discuté au comité des projets de loi d'intérêt privé et j'ai moi-même fait observer que cette question devrait être confiée, pour la province intéressée, à sa commission des services d'utilité publique; mais puisqu'il s'agit ici d'une organisation fédérale, on me laisse entendre que, d'ordinaire, ces questions sont soumises à la commission des chemins de fer, un corps qui correspond aux commissions des services d'utilité publique établies dans les différentes provinces pour connaître de ces questions. Apparemment le comité a adopté à l'unanimité ses conclusions portant cette suggestion et je voudrais voir confirmer son rapport sans modification de ce passage car j'ai encore confiance dans la commission des chemins de fer du Canada.

M. HEAPS: Monsieur l'Orateur...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député ne peut prendre la parole qu'une fois sur la 3e lecture du bill.

M. HEAPS: J'allais poser une question.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je permettrai une seule question.

M. HEAPS: Même si nous convenons que la commission des chemins de fer a compétence pour déterminer les prix et les bénéfices, n'est-il pas vrais que ce problème n'en intéresse pas moins les pouvoirs des provinces?

(La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

LES ELEVATEURS A VANCOUVER

M. COOTE demande:

1. Quelle quantité totale de grain les élévateurs de la commission du port de Vancouver ont-ils maniée dans chacune des cinq dernières années?
2. Quelles ont été les recettes totales de ces élévateurs dans chacune des années susdites?
3. Combien de personnes ont travaillé au fonctionnement de ces élévateurs dans les années indiquées?
4. Quelle somme totale représentent les salaires payés à ces employés dans les années susdites?
5. Quelles ont été les quantité et valeurs des excédents de tout grain dans les années indiquées?

L'hon. M. CARDIN:

Année-récolte	Elévateur n° 1	Elévateur n° 2
1923-1924, grain et criblures expédiés	53,096,150	—
1924-1925	18,907,378	4,606,038
1925-1926 (jusqu'au 30 avril 1926)	11,973,813	7,606,144

2. Recettes totales des élévateurs (non compris la valeur de l'excédent):

Année-récolte	Elévateur n° 1	Elévateur n° 2
1923-1924	$790,186 65	—
1924-1925	420,687 01	$ 93,174 06
1925-1926 (jusqu'au 30 avril 1926)	385,284 90	142,477 06

3.

Année-récolte	Elévateur n° 1	Elévateur n° 2
Au 31 janvier 1924 (mi-saison)	196	En construction
Au 31 janvier 1925 (mi-saison)	101	96
Au 31 janvier 1926 (mi-saison)	142	81

4.

Année-récolte	Elévateur n° 1	Elévateur n° 2
1923-1924	$221,046 38	—
1924-1925	151,656 93	$ 49,858 08
1925-1926 (jusqu'au 30 avril 1926.	117,548 14	67,591 68

5. Année-récolte: 1923-1924—195,098 boisseaux de grain, 1,742 tonnes de criblures, $168,-307.03.

Année-récolte: 1924-1925—33,747 boisseaux de grain, 398 tonnes de criblures, $42,669.41 (sous réserve de confirmation à la prochaine pesée).

Année-récolte: 1925-1926—Ne peut être déterminé jusqu'à la pesée annuelle.

L'EXPOSITION DE PHILADELPHIE POUR COMMEMORER LE CENT CINQUANTIEME ANNIVERSAIRE DE LA DECLARATION DE L'INDEPENDANCE

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'une grande exposition internationale doit être tenue à Philadelphie, sous le titre d'exposition "Sesqui-Centennial"?
2. Le Gouvernement doit-il exposer à cette exposition?
3. Le Gouvernement a-t-il étudié la valeur annoncière de cette exposition pour le commerce canadien?
4. Le National-Canadien a-t-il l'intention d'annoncer l'avantage du Canada au point de vue tourisme, à cette exposition?

L'hon. M. LAPOINTE:

1. Oui.
2. Non.
3. En ce qui intéresse l'immigration, oui.
4. Les chemins de fer nationaux du Canada ont l'intention de distribuer largement nos imprimés exposant les avantages que le Canada offre aux touristes. Cette distribution sera faite par un bureau et un personnel permanents à Philadelphie. Le chemin de fer National-Canadien n'a pas l'intention de prendre part à cette exposition. Il est égale-

ment entendu que ni le Pacifique-Canadien ni le gouvernement fédéral ne prendront part à l'exposition.

TIMBRES BILINGUES POUR LA POSTE ET L'ACCISE

M. SEGUIN demande:

1. Peut-on prévoir que le Gouvernement, quant à toutes les nouvelles émissions de timbres-poste ou de timbres d'accise, verra à respecter la constitution en rendant ces timbres bilingues?
2. Si les timbres doivent rester unilingues, ne serait-il pas opportun d'alterner les émissions en français et en anglais, afin de satisfaire aux demandes d'un groupe important de la population?

Le très hon. MACKENZIE KING: Le Gouvernement étudiera sérieusement les représentations de l'honorable député sur cette question.

COMMISSION DU PORT DE VANCOUVER

M. COOTE demande:

1. Charles Reid est-il à l'emploi de la commission du port de Vancouver?
2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé et quels sont ses appointements?
3. Quelles sont ses fonctions?
4. Sont-ce de nouvelles fonctions?
5. Sinon, qui faisait antérieurement ce travail, et quels étaient ses appointements?
6. M. Reid a-t-il un autre emploi?
7. Dans l'affirmative, lequel

L'hon. M. CARDIN:

1. Oui.

2. Il fut nommé le 1er janvier 1923 au poste de contrôleur et d'agent acheteur à un salaire de $4,000 par année.

3. Du 1er janvier 1923 au 15 octobre 1924, il a rempli les postes de contrôleur et d'agent acheteur. Du 15 octobre 1924 jusqu'à aujourd'hui, il a agi en qualité d'agent acheteur seulement, vu l'augmentation des activités de la commission.

4. M. Reid est le premier titulaire.

5. Répondu sous le numéro 4.

6. Non.

7. Répondu sous le numéro 6.

CLASSEMENT DU BLE

M. COOTE demande:

1. Combien de blé inspecté comme "coriace n° 2 du nord" hors classe est passé par les élévateurs publics de tête de ligne du port de Vancouver du 1er septembre 1925 au 30 avril 1926?
2. Combien en a-t-on séché?
3. A-t-on classé une partie comme "n° 2 du nord" après le séchage? Dans l'affirmative, quelle quantité?
4. En a-t-on classé une partie "séché n° 2 du nord" après séchage, et alors quelle quantité?
5. En a-t-on classé "n° 3 du nord" après séchage, et alors quelle quantité?

L'hon. M. CARDIN:

1. Pour les élévateurs de la commission du port de Vancouver, 1,134,759 boisseaux.

2. 1,133,617-20 boisseaux.

3. 640,147-40 boisseaux.

4. 438,770-20 boisseaux.

5. Rien.

DEPENSES DU COMITE D'ENQUETE SUR LES FRETS MARITIMES

M. DOUCET demande:

Combien a-t-on déboursé pour le comité spécial des frets maritimes, en 1925, relativement aux (a) témoins, (b) procureurs, (c) impressions, et (d) autres frais?

L'hon. M. LAPOINTE:

Chambre des communes:

A. Somme totale des honoraires de M. Symington: rien n'a été payé jusqu'à date à M. Symington. B. Somme des honoraires dus à M. Symington: les honoraires de M. Symington ont été fixés à $200 par jour. On n'a reçu aucun état de compte de M. Symington, mais il a été employé environ 50 jours à ce taux, ce qui porterait le montant dû à $10,000. C. Somme totale payée pour les dépenses de M. Symington: il n'y a aucune réclamation pour dépenses de la part de M. Symington. M. MacDonald, de Winnipeg, a été engagé comme assistant de M. Symington. Son compte pour dépenses et honoraires, etc., s'élève à environ $2,800. D. Somme payée à chaque témoin pour honoraires et dépenses: ces comptes ont été payés par le comité d'enquête sur les frets maritimes de la Chambre et forment un total de $639.50:

J. W. Alexander	$ 27 35
S. B. Brown	37 00
W. R. Caldwell	32 45
J. M. Carruthers	127 35
H. B. Clemes	31 00
F. C. Cornell	24 45
G. A. Gillespie	38 45
W. A. McKay	86 70
W. J. McLean	30 00
D. W. Moore	44 90
W. A. Mullins	127 35
H. T. Shaw	32 90

E. Somme payée ou que l'on se propose de payer à sir Wm. Petersen comme honoraires, et pour dépenses: on n'a rien payé à sir Wm. Petersen pour honoraires ou dépenses. F. Somme totale payée à W. T. R. Preston: comme le disait un document déposé dans cette Chambre le 22 juin, on a payé $487.08 et la balance due s'élève à $4,232.45. Toutes les autres dépenses du comité, comprenant les rapports et les impressions, se sont élevés à $12,914.44.

Gordon Scott	$7,315 79
S. R. Gordon	4 65
Carte (Travaux publics)	131 84
Gardien de nuit	100 00
Sténographes	1,826 90
Impressions	3,506 60
Téléphone	15 70
Télégraphe	12 91

Ministère du Commerce:

(a) $1,862.07; (b) $16,324.28; $487.97 à payer quand les fonds seront disponibles; (c) aucun renseignement sur ce point; (d) dépenses faites pour les funérailles de sir William Petersen, $4,891.58.

CONCESSIONS D'ENERGIE ELECTRIQUE DANS LES PARCS NATIONAUX

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Le Gouvernement a-t-il pris une décision sur la demande relative à une concession d'énergie hydraulique dans les lacs Spray du parc national, en Alberta?

2. Le Gouvernement a-t-il en vue quelque mesure législative qui donnera un statut défini aux parcs nationaux?

3. Dans ce cas, se propose-t-on dans la loi en question de réserver au parlement le droit d'accorder des privilèges industriels?

L'hon. M. STEWART:

1. Non.

2. Pas pour la session actuelle.

3. L'affaire est à l'étude, en attendant l'adoption d'une loi de ce genre.

FERMETURE DE GARES DU NATIONAL-CANADIEN

M. EDWARDS (Waterloo-Sud) demande:

1. Le National-Canadien a-t-il pour programme de fermer les petites stations?

2. Dans ce cas, combien de stations ont été fermées dans chaque province?

L'hon. M. DUNNING:

1. Oui, quand les recettes ne sont pas suffisantes pour justifier les frais.

2. Du 1er janvier 1923 au 31 décembre 1925: Colombie-Anglaise, 1; Alberta, 3; Saskatchewan, 1; Ontario, 17; Québec, 8; Nouveau-Brunswick, 2; Nouvelle-Ecosse, aucune.

EDIFICES LOUES PAR LE GOUVERNEMENT A OTTAWA

M. DOUCET demande:

1. Combien d'édifices le gouvernement fédéral loue-t-il à Ottawa?

2. Quels loyers paye-t-il pour ces édifices?

L'hon. J. H. KING:

1. Quarante-huit.

2. $649,908.56.

CONCESSIONS DE SABLES PETROLIFERES DU DISTRICT DE McMURRAY

M. O'NEILL demande:

1. Combien de concessions de sables pétrolifères sont en location dans le district de McMurray; quelle est leur superficie, et quels sont les locataires?

2. Y a-t-il des arriérés de loyers, et dans ce cas, à combien s'élèvent-ils?

3. Le Gouvernement juge-t-il que la question de l'extraction du pétrole est résolue, au point de vue commercial, et quels renseignements a-t-il sur la question?

4. Le Gouvernement fait-il des essais d'extraction industrielle du pétrole de ces sables, et alors quels sont ces essais?

[L'hon. M. Lapointe.]

5. Le Gouvernement a-t-il accordé des primes ou une aide financière à cette industrie?

6. Le Gouvernement sait-il qu'on prétend "que l'huile extraite des sables pétrolifères peut être pyrogénée par un procédé moderne de raffinage et qu'on peut extraire 40 pour 100 d'essence d'une barrique d'huile traitée de cette façon?"

7. Si le Gouvernement n'a pas ces renseignements, lesquels possède-t-il sur le sujet de la question 6?

L'hon. M. STEWART:

1. Concession de sable bitumineux n° 17; locataire; l'Alberta Tar Sand Products Limited; étendue: 215 acres. Concession de sable bitumineux n° 20; locataire: Thomas Draper and McMurray Asphaltum and Oil Limited; étendue: 1,603 acres.

2. Il n'y a pas d'arriéré de loyers. La seule autre concession de sable bitumineux affermée est située à environ cinq milles au nord de McKay et à trente-cinq milles de McMurray. Par conséquent, on ne considère pas cette concession comme étant située dans le district de McMurray. Voici les détails relatifs à cette concession: bail n° 15, détenu par The Consolidated Asphalt Corporation of Canada Limited; étendue: 1,825.2 acres. L'arriéré des loyers s'élève à $2,687.35.

3. Le département des Mines ne considère pas que la question de l'extraction du pétrole des sables bitumineux soit résolue, au point de vue commercial.

Les archives du département renferment des renseignements sur plusieurs projets de procédés ayant pour but de séparer le pétrole des sables et des copies de brevets accordés pour des procédés de ce genre au Canada, aux Etats-Unis et ailleurs. (Un rapport sur les sables bitumineux de l'Alberta septentrionale est actuellement sous presse; il contient des renseignements sur ces procédés et ces brevets).

4. Le département des Mines ne fait pas d'expériences au sujet de l'extraction du pétrole des sables bitumineux au point de vue commercial.

5. Le département des Mines n'a donné ni offert aucune prime ni aucune aide financière à une entreprise d'extraction d'huile.

6. Le département des Mines est au fait de cette opinion.

7. La bibliothèque du département contient presque tous les ouvrages publiés au sujet des procédés de pyrogénation et de raffinage du pétrole. (Il faudrait plusieurs semaines pour préparer la liste des références, laquelle serait très volumineuse.)

Le département est au courant de ce qu'on dit des divers procédés et il est passablement bien renseigné grâce à des publications scientifiques et à ses propres recherches au sujet

du procédé qu'on a mis à l'essai pour l'extraction de l'huile des sables prétrolifères et du raffinage de cette huile.

LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE

M. NEILL demande:

1. A-t-on fait des représentations réitérées au Gouvernement pour demander la révision complète de la loi de la Marine marchande au Canada?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de soumettre une mesure législative à cette fin au cours de la session actuelle?

3. Avant le dépôt de la mesure, sa teneur sera-t-elle soumise aux intérêts maritimes et aux associations des maîtres et seconds, afin qu'ils puissent donner leur avis?

L'hon. M. CARDIN:

1. Oui.

2. On a jugé qu'il n'était pas possible de préparer des modifications à la loi pour les soumettre à la session actuelle du Parlement. On a confiance qu'au cours de la prochaine session on revisera toute cette législation.

3. Oui.

LA FETE DE L'EMPIRE

M. CHURCH demande:

1. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas adressé un message de bon vouloir, d'appréciation cordiale et d'affection à la mère patrie, le jour de la fête de l'Empire?

2. Le Gouvernement doit-il bientôt reconnaître cette manifestation?

3. Pourquoi le message ordinaire du jour de l'Empire n'a-t-il pas été envoyé?

4. Les fonctionnaires du département des Affaires de l'extérieur ont-ils demandé l'autorisation d'en envoyer, et qu'est devenue leur requête?

Le très hon. MACKENZIE KING:

1. Sous aucun régime, ce n'a été la coutume pour le gouvernement du Canada d'adresser un message officiel à la Grande-Bretagne le jour de la fête de l'Empire, pas plus que ce n'est l'habitude du gouvernement de la Grande-Bretagne ou d'aucun autre gouvernement des autres dominions d'adresser un message de ce genre au Canada. Toutefois, chaque année, le premier ministre, depuis qu'il est au jouvoir, a eu le plaisir d'adresser un message de bon vouloir à la mère patrie le pour de la fête de l'Empire, au nom du Gouvernement et de la population du Canada, par l'intermédiaire du *London Times*, et quelquefois d'autres journaux. Ce message a été envoyé cette année comme de coutume.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Répondu sous le n° 1.

4. Répondu sous le n° 1.

LES ELEVATEURS DE TETE DE LIGNE DE L'ETAT

M. GARDINER demande:

Quelles ont été les recettes et dépenses totales de chacun des élévateurs de tête de ligne du Gouvernement, dans la dernière année-récolte?

L'hon. M. LAPOINTE:

	Recettes	Dépenses à l'exception des intérêts et assurances
Port-Arthur . .	$418,393 00	$142,833 72
Moose Jaw ..	14,907 29	42,652 16
Saskatoon	33,024 57	51,019 77
Calgary	190,648 36	52,158 42
Edmonton	112,667 27	51,802 61
	$769,640 60	$340,466 68

IMMIGRANTS DES HEBRIDES

M. GARDINER demande:

1. Combien d'immigrants sont venus au Canada des Hébrides, au cours de la dernière année financière, sous la direction du P. MacDonnell?

2. Quels appointements a-t-on payés au P. MacDonnell?

3. Combien lui a-t-on payé pour frais personnels?

4. Combien lui a-t-on payé pour frais non personnels?

5. Combien d'immigrants ont été déportés ou renvoyés aux Hébrides?

6. Quelle raison a-t-on donnée de leur déportation ou renvoi?

L'hon. M. STEWART:

1. Soixante-neuf formant douze familles—trente-deux adultes et trente-sept enfants.

2. $1,741.94.

3. $2,177.76.

4. Rien.

5. Une famille composée d'un adulte et de cinq enfants a été expulsée.

6. Sans ressources.

LE GARDIEN DU PONT DU CANAL MURRAY

M. MAYBEE demande:

1. Qui a déposé la plainte qui a entraîné la destitution de M. John Hanna, gardien de pont du canal Murray?

2. Y a-t-il eu enquête en l'espèce, et alors qui l'a faite, quelles accusations ont été soumises, et qui les a portées?

3. Le Gouvernement n'a-t-il pas pour politique de faire enquête dans les questions de ce genre avant d'arrêter une destitution?

L'hon. M. DUNNING:

1. M. Charles Hanna, député.

2. Non.

3. Depuis plusieurs années, la déclaration écrite d'un député de cette Chambre affirmant qu'à sa connaissance un fonctionnaire civil s'est rendu coupable d'ingérence politique et réclamant sa destitution a été jugée un motif suffisant de destitution sans enquête.

LIVRAISON DE LA POSTE RURALE

M. SPENCE (Parkdale) demande:

Quelle perte approximative la livraison de la poste rurale représente-t-elle pour le Canada?

L'hon. M. LAPOINTE: Il n'est pas possible de calculer exactement le profit ou la

perte que la livraison de la poste rurale entraîne pour le Canada. La livraison de la poste rurale est un élément dans la colonisation des terres cultivables et c'est un privilège attrayant pour les immigrants. Elle est la cause indirecte d'une partie considérable des revenus de grands établissements à Toronto, à Winnipeg et à Regina. En outre, elle assure un service qu'il faudrait sans cela fournir par le moyen des bureaux de poste et du service postal ordinaire. Les frais s'élèvent à $2,750,000, mais nous ne sommes pas en mesure de calculer combien coûterait le substitution d'un autre service.

EXPORTATIONS DE GRAIN

M. DOUCET demande:

Combien de boisseaux de grain canadien a-t-on expédiés par Portland (Maine), en 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924 et 1925?

L'hon. M. ROBB:

Années civiles	Boisseaux
1918	20,755,240
1919	15,873,522
1920	9,967,333
1921	12,184,027
1922	19,718,465
1923	18,955,277
1924	6,888,652
1925	4,474,222

M. E. J. SEXSMITH

L'hon. M. EDWARDS demande:

1. E. J. Sexsmith, ex-député de Lennox-Addington a-t-il été récemment nommé à une charge de l'Etat?
2. Dans l'affirmative, quelles sont ces fonctions, quand a-t-il été nommé, et quels sont ses appointements?
3. La Commission du service civil a-t-elle invité des candidatures à ce poste?
4. Dans l'affirmative, quand, et qui s'est présenté?
5. E. J. Sexsmith a-t-il été nommé en raison de son mérite après un examen de concours?
6. Sinon, sur la recommandation de qui a-t-il été nommé?

L'hon. M. STEWART:

1. Oui.

2. Surveillant de l'établissement des soldats-colons indiens; date de la nomination: 14 mai 1926; traitement: $1,800 par année.

3, 4, 5 et 6. Les nominations de cette nature ne sont pas du ressort de la Commission du service civil. Cette nomination s'est faite subordonnément aux dispositions de la loi de l'établissement des soldats de 1919, en ce qui concerne le surintendant général des affaires indiennes.

LA RESERVE DES INDIENS DU SANG A CARDSTON

M. FRED DAVIS (Calgary-Est) demande:

Copie des lettres, télégrammes, et autres papiers que le département des affaires indiennes a échangés avec des tiers au sujet de la suspension de l'agent Faunt, de la réserve des Indiens du Sang, à Cardston; aussi, copie du rapport de l'inspecteur Christensen, de Regina, adressé au département sur cette affaire.

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur): Bien que cet avis de motion soit réservé depuis quelques jours, je viens seulement d'apprendre que l'agent en question des Affaires indiennes n'a pas été suspendu, et en toute justice pour lui, je pense qu'il faut modifier cette motion. Nous avons achevé notre enquête et, cette modification une fois faite, je puis fournir le renseignement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous pourrions mettre: "la suspension ou pour d'autres motifs".

L'hon. M. STEWART: A mon sens, le mot "suspension" ne devrait pas apparaître du tout. Que la motion soit réservée et je la ferai modifier demain.

(La motion est réservée.)

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

PROJET DE TUNNEL SOUS LE CANAL LACHINE

Par M. GUERIN:

Copie de toute la correspondance, des lettres et télégrammes échangés entre le ministre des Chemins de fer et des Canaux, le ministre des Travaux publics et le ministre de la Marine et des Pêcheries et tout haut fonctionnaire de ces départements et les corps publics ou particuliers de Montréal ou d'autres régions du Canada, touchant la construction d'un tunnel sous le canal Lachine, dans la division Sainte-Anne, dans la ville de Montréal.

RESERVE INDIENNE DU LAC A LA SELLE

Par M. BURY:

Copie des arrêtés du Conseil, règlements, directions, lettres et autres papiers échangés entre le Gouvernement, un ministre ou un département du Gouvernement, et la bande indienne du lac à La Selle, ou le Bureau d'établissement des soldats, ou l'agent de ladite réserve, ou des particuliers, ou entre le Bureau d'établissement ou l'agence indienne et des particuliers, au sujet de la cession ou vente d'une partie de la réserve du lac à La Selle, en 1925 et 1926, y compris les conditions du transport et les rappots faits à ce sujet, indiquant les noms, adresses, fonctions (a) des acheteurs qui se sont présentés; (b) des personnes désireuses d'acheter qui ont fait tenir un plébiscite pour avoir le droit d'acheter; (c) acheteurs ou locataires, le nombre d'acres achetées ou concédées, (d) acheteurs ou concessionnaires qui lors de la vente étaient effectivement cultivateurs, et la superficie effectivement exploitée par eux, (e) des acheteurs qui avaient une profession ou des occupations autres que la culture, indiquant le genre de l'occupation additionnelle.

VOL AVEC EFFRACTION A L'IMMEUBLE DU GOUVERNEMENT A SAINT-JEAN (N.-B.)

M. MacLAREN demande:

Copie de la correspondance, des lettres, télégrammes, rapports, mémoires, arrêtés du Conseil et autres documents relatifs au vol par effraction commis aux bureaux du gouvernement fédéral, rue King, à Saint-Jean (N.-B.), en 1917.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LA DERIVATION DES EAUX DE LA RIVIERE NIAGARA ET LES TRAVAUX DE PROTECTION

L'hon. M. BRISTOL propose l'adoption d'une résolution ainsi conçue:

Considérant que l'article V du traité intervenu entre les Etats-Unis d'Amérique et le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques outre-mer, et proclamé le 13 mai 1910, concernant les eaux frontières entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada, se lit comme suit:

"Les Hautes Parties Contractantes conviennent qu'il y a lieu de limiter la dérivation des eaux de la rivière Niagara afin que le niveau du lac Erié et le débit des eaux ne soient pas sensiblement modifiés. Elles désirent toutes deux atteindre ce but en nuisant le moins possible aux placements déjà faits dans la construction d'usines d'énergie, du côté américain de la rivière en vertu de concessions autorisées par l'Etat de New-York, et du côté canadien en vertu des permis autorisés par le Dominion du Canada et la province d'Ontario.

"Tant que le traité restera en vigueur, la dérivation du cours naturel des eaux de la rivière Niagara au-dessus de la cataracte ne sera pas permise sauf pour les fins et dans les proportions ci-après:

"Les Etats-Unis pourront autoriser et permettre la dérivation, dans l'Etat de New-York au-dessus de la cataracte, des eaux de ladite rivière pour des fins d'hydraulique ne dépassant pas au total une dérivation quotidienne de vingt mille pieds cubes d'eau par seconde.

"Le Royaume-Uni, par la Puissance du Canada ou par la province d'Ontario pourra autoriser et permettre la dérivation dans la province d'Ontario des eaux de ladite rivière au-dessus de la cataracte pour des fins d'hydraulique, n'excédant pas au total une dérivation quotidienne de trente-six mille pieds cubes d'eau par seconde.

"Les prohibitions du présent article ne s'appliqueront pas à la dérivation des eaux pour des fins sanitaires ou domestiques, ou pour le service des canaux en vue de la navigation."

Considérant que les rapports officiels du service du génie des deux gouvernements indiquent qu'environ quatre-vingt-quinze pour cent du débit de la rivière Niagara passe sur la cataracte du Fer à Cheval, et en grande partie sur le côté canadien de la frontière internationale; que l'érosion de ce chef change rapidement le contour de la cataracte du Fer à Cheval et menace d'en détruire la beauté scénique, à moins que le débit sur la cataracte ne soit diminué, et que des travaux de protection ne soient faits pour étendre le débit des eaux à la crête même du Fer à Cheval;

Considérant que la quantité limitée des eaux de la rivière Niagara, que l'article V du Traité des eaux frontières permet de détourner tant aux Etats-Unis qu'au Canada dans la rivière Niagara, au-dessus de la cataracte, pour fins d'hydraulique, a déjà été en tout détournée et utilisée pour la génération de l'énergie hydro-électrique, dont la demande augmente dans la province d'Ontario plus rapidement que la production et la fourniture n'en sont assurées à la clientèle par la Commission hydro-électrique d'Ontario, il faudra bientôt recourir à la génération de l'énergie électrique par la vapeur, à moins que l'article V ne soit promptement modifié au sens d'une dérivation plus forte des eaux de la rivière Niagara au-dessus de la cataracte;

Considérant que l'utilisation des eaux de la rivière Niagara constitue la source la plus efficace, pratique et économique d'énergie électrique dans la Puissance du Canada pour fournir à bon marché l'électricité aux municipalités, aux citoyens et aux industries; et que c'est là l'un des facteurs les plus importants du développement public, privé, économique, social et industriel du Canada;

Considérant que la dérivation des eaux de la rivière Niagara au-dessus des cataractes peut sans danger être augmentée à un total de quatre-vingt mille pieds cubes d'eau par seconde sans l'installation de travaux de protection; qu'une semblable dérivation augmentée aura pour effet de diminuer l'érosion et de prévenir le "suicide prévu du Niagara", et ainsi conserver le pittoresque des cataractes et des rapides, et même qu'une dérivation plus grande encore produirait des résultats meilleurs si les gouvernements intéressés s'entendent sur les travaux nécessaires à l'extension du débit sur la crête des cataractes;

Considérant que le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique laisse entendre qu'il est prêt à négocier avec le Royaume-Uni par la Puissance du Canada afin de protéger et de préserver mieux la beauté naturelle et panoramique des cataractes et des rapides du Niagara, ce qui ne peut s'accomplir à moins de modifier l'Article V du traité des eaux frontières; et

Considérant que le gouvernement actuel reconnaît l'urgence d'une collaboration active avec le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique afin que la splendeur des cataractes du Niagara puisse être protégée et conservée en même temps que seront satisfaits les besoins impérieux du Canada en fait d'énergie électrique;

Il est résolu que le Parlement du Canada prescrive à l'honorable secrétaire d'Etat pour les affaires de l'extérieur et l'autorise à communiquer aux fonctionnaires compétents du gouvernement des Etats-Unis d'Amérique le consentement du Canada à discuter s'il y a lieu de modifier l'Article V du Traité des eaux frontières proclamé le 13 mai 1910, eu égard à l'augmentation de la quantité d'eau qu'il est permis de détourner de chaque côté de la frontière internationale dans la rivière Niagara au-dessus des cataractes pour fins d'énergie, et relativement à la construction conjointe de travaux en vue de protéger et de conserver la beauté panoramique et la splendeur des cataractes et rapides du Niagara.

Cette motion, monsieur l'Orateur, a été inscrite au feuilleton le 8 janvier dernier. J'appris ensuite que le Gouvernement s'occupait de la question et j'ai attendu jusqu'à ce jour avant d'y donner suite. Maintenant, avec l'approbation du premier ministre de l'Ontario, je désire la présenter à la Chambre vu qu'elle est, à mon sens, l'un des sujets les plus importants pour tout le Canada et surtout l'Ontario. Le conseil privé a récemment rendu un jugement dans une cause qui concernait la province de Québec et des questions importantes relatives aux droits provinciaux, la province de l'Ontario et l'état de New-York possédant collectivement, de toute évidence, les eaux des chutes Niagara. Ce n'est pas naturellement, une question de navigation, mais exclusivement d'énergie, sans oublier la beauté des chutes, en vertu d'un ancien traité avec les Etats-Unis.

Les chutes d'eau du pays deviennent de plus en plus importantes parce que nous comprenons toutes les ressources de l'énergie électrique. La grande province de Québec a probablement les ressources hydro-électriques les plus considérables de l'univers. Sur le Saint-Laurent, à moins de 50 milles de Montréal, il y a en valeur sous la juridiction de cette province 2,700,000 ch. et cette exploi-

tation, de même que d'autres sont d'une importance remarquable et pour la province et pour la nation. Je regrette parfois que le Dominion ne possède pas ces vastes ressources qui contribueraient beaucoup à effacer notre dette publique.

Dès que nous franchissons les frontières de Québec, nous avons d'un côté la province de l'Ontario et de l'autre l'état de New-York. Il a été décidé légalement, je crois, que la moitié de l'énergie sur le Saint-Laurent appartient à l'état de New-York et l'autre moitié à la province de l'Ontario. Il en est de même pour les chutes de Niagara. La suprême importance de cette question et son rapport avec l'article 5 du traité sont évidents. Cet article est indépendant de tous les autres du traité, et il est étranger à tous les différends qui ont surgi ou qui pourraient naître en vertu du traité en général. L'article 5 ne concerne que la propriété des citoyens de l'état de New-York et de l'Ontario. N'importe quel amendement de cet article sous le régime des lois de ce pays relève du Dominion et de l'Angleterre comme représentant le Canada dans ses relations avec le gouvernement de Washington en ce qui touche le traité. Mais je sais que le Gouvernement fédéral est juste envers la province de l'Ontario, qu'il est prêt à protéger ses intérêts et agit de concert avec elle.

Maintenant, quels que soient les différends qui puissent s'élever, s'il y en a, en vertu de la loi, je ferai observer que l'article 5 ne nous intéresse pas dans le moment. Depuis trois ans, l'état de New-York a cherché à faire intervenir le gouvernement américain. Afin de montrer quelle est l'attitude de cet état, j'aimerais à lire quelques extraits d'un discours prononcé par l'honorable S. Wallace Dempsey, président du comité des ports et des rivières, à Buffalo, le 14 juin 1923, devant les maires des villes de l'état de New-York. On trouvera, je pense, ces citations fort importantes pour tout le pays, parce que, à mon humble avis, elles donnent un juste aperçu de la situation et montrent également les relations amicales qui existent, et avec raison, entre le Canada, l'Angleterre et les Etats-Unis M. Dempsey dit:

> La mise en valeur des eaux qui peuvent être détournées des chutes à Niagara, sans nuire à leur beauté naturelle, est l'un des problèmes les plus sérieux de l'exploitation des chutes d'eau que le pays doive résoudre. Cette question ne comprend pas seulement la conservation de l'approvisionnement limité de la houille du pays, mais aussi le problème des transports qui a besoin d'une solution urgente et devient d'une importance capitale dans les temps de prospérité, avec de bonnes récoltes et les usines en pleine activité.

[L'hon. M. Bristol.]

> Cependant, comme on l'a dit, l'exploitation de nos chutes d'eau est l'un des facteurs les plus indispensables dans la solution du grave problème des transports dont nous sommes maintenant saisis, et qui, étant donné la prospérité et le développement du pays, deviendront nécessairement de plus en plus sérieux tant qu'on n'y aura pas trouvé une solution.
>
> Le débit de la Niagara jusqu'aux chutes est de 226,000 pieds cubes par seconde. Le Canada et les Etats-Unis sont convenus par un traité de détourner 56,000 pieds par seconde pour des fins d'énergie—36,000 du côté canadien et 20,000 dans cet état. La cataracte est divisée en deux chutes—la chute américaine, entre la rive des Etats-Unis et Goat-Island, et le Fer à cheval, ou la chute canadienne, entre l'île et la rive du Canada. Les touristes qui visitent cette merveille du monde trouvent que la chute américaine a 1,000 pieds de large et une énorme masse d'eau sur toute sa largeur. D'un autre côté, ils voient que la chute canadienne ou le Fer à cheval, est d'environ 3,000 pieds de large et que l'eau y est assez rare, et qu'il n'y en a même presque pas sur de grands espaces; que la chute a la forme d'un fer à cheval, que c'est au centre de ce fer à cheval que tombe presque tout le volume d'eau, et que la concentration de l'eau, avec son pouvoir, ruine rapidement la beauté de la chute. Cependant, la chute américaine ne porte que 10,000 pieds cubes par seconde alors que la chute canadienne a l'énorme volume de 160,000 pieds cubes à la seconde. Si l'eau de la chute canadienne couvrait toute sa largeur de 3,000 pieds, comme la chute américaine, cette chute n'aurait besoin que de trois fois autant d'eau que la chute américaine, soit 30,000 pieds cubes par seconde, pour lui donner un ample débit et conserver la beauté et la majesté de la chute. Pour remédier à cet état de chose, on peut faire, à coût raisonnable des travaux sur la rivière, afin de couvrir d'eau les 3,000 pieds de la chute canadienne comme toute la largeur de 1,000 pieds de la chute américaine. En calculant 30,000 pieds par seconde pour la chute canadienne et 10,000 de pieds de plus en cas d'erreur, nous pourrions avoir, l'onction faite de ces 40,000 pieds cubes, les 10,000 pieds cubes d'eau qui tombent de la chute américaine et les 56,000 qui sont maintenant détournés pour des fins d'énergie, de sorte qu'il resterait 120,000 pieds cubes par seconde qui pourraient être détournés sans nuire en rien aux chutes.

Ces calculs ont été faits, il y a trois ans, mais d'autres calculs plus récents effectués par des ingénieurs des Etats-Unis et du Canada, en vue de s'assurer de la situation exacte, font voir qu'il y aurait 3,600,000 chevaux disponibles pour les deux pays.

M. MACLEAN (York-Sud): Sur les instructions de qui, ce rapport fut-il préparé?

L'hon. M. BRISTOL: Si j'ai bien compris, ce rapport fut préparé pour le compte du gouvernement de la province d'Ontario, du Canada et des Etats-Unis. Pour ma part, je n'ai pas vu les rapports en question, mais j'accepte ces chiffres et ceux qui étudieront la question devront s'ocuper de la vérifier. Je ne suis pas ingénieur; cependant, les ingénieurs estiment qu'en moyenne un cheval électrique équivaut à dix tonnes de charbon, ce qui signifierait une économie de 36 millions de tonnes de charbon au lieu de 24 millions. On m'informe que le charbon vaut environ $10 la tonne et cela veut dire

que l'on gaspille chaque année une somme d'environ 360 millions de dollars. Et si nous envisageons le problème sous un autre angle, il faut tenir compte que ces 3,600,000 chevaux appartiennent également et aux Etats-Unis et au Canada; or, nous perdons la moitié de cette somme de 360 millions chaque année, soit environ $500,000 par jour. Cependant, M. Dempsey ajoute:

Cette chute d'eau peut développer l'énergie pendant toute l'année; c'est la meilleure source de force motrice au monde et l'on peut compter sur elle. L'énergie peut être développée et transmise au plus bas prix par cheval. Par l'utilisation de ces 120,000 pieds cubes d'eau, nous pourrions développer quatre autres millions de chevaux, pour ainsi dire, soit l'équivalant de 24 millions de tonnes de charbon—1/125 de toutes les quantités de houille extraites des charbonnages des Etats-Unis.

Or, il a été établi qu'il est possible de développer toute cette force motrice sans diminuer, mais en augmentant au contraire la grandeur et la beauté des chutes. L'énergie électrique provenant de cette source peut être fournie au consommateur à bien meilleur marché que celle qui est développée au moyen du charbon. Le prix moyen de la force motrice provenant du charbon, au prix actuel de la houille, revient à $60 par cheval, tandis que l'énergie électrique provenant des chutes Niagara peut être fournie aux consommateurs de l'état de New-York pour la moitié de ce prix. La demande de l'énergie électrique augmente rapidement et constamment et il faut y répondre en utilisant soit la houille soit les chutes d'eau. N'est-il pas à propos, en présence de cette situation, de tendre toutes nos énergies vers la conclusion sans délai d'un nouveau traité, afin que notre population bénéficie de l'énergie électrique à bon marché; que les chemins de fer soient soulagés, grâce à ces nouvelles installations, du poids que constitue le transport du 1/125 de leur trafic global actuel; que le cultivateur et le manufacturier aient le bénéfice de cette puissance de transport afin d'écouler leurs produits sur les marchés; que le rendement de nos charbonnages soit diminué en conséquence tout en réduisant la possibilité d'une famine de combustible sans compter que le fait de diminuer la demande en ce qui regarde les approvisionnements de houille pourrait avoir pour effet de faire diminuer les prix?

Quoique le passage suivant ne s'applique guère peut-être à la question en discussion, il y a lieu de le citer quand même, à mon sens. M. Dempsey continue ses remarques ainsi qu'il suit:

La question de la dérivation des eaux des chutes Niagara pour le développement de l'énergie électrique constitue l'un des nombreux problèmes importants qui attendent une solution et qui surgiront constamment entre les deux pays. Si le Canada et les Etats-Unis doivent prospérer; si les deux pays doivent atteindre la croissance et le développement auxquels ils ont légitimement droit, il faut qu'ils règlent ces questions à l'amiable, d'une façon équitable et par compromis, ayant constamment à l'esprit le fait que si l'un des deux pays obtient à un moment donné un avantage déraisonnable et injuste sur l'autre, le voisin en conservera du dépit et il usera peut-être de représailles cuisantes lorsqu'il s'agira du règlement d'un autre problème international...

On devrait ouvrir immédiatement les négociations visant à conclure une convention permanente. Pour cela, il n'y a qu'à signaler à l'attention des départements des affaires étrangères des deux pays la situation telle qu'elle existe et combien il serait facile d'y remédier sans délai. Et à cette fin, l'entrée en scène d'associations du genre de celle qui est en session ici, pourrait exercer une influence inappréciable. La solution de cette question tendrait à faciliter la solution du problème du transport; à atténuer l'acuité de la crise houillère; à diminuer le coût de fabrication,—et en conséquence le prix des produits ouvrés au bénéfice de consommateur et du coup la cherté de la vie,—en un mot, à rendre la vie plus facile qu'elle ne l'est à cette heure aux habitants de la province d'Ontario et de l'état de New-York. J'insiste donc pour que cette association signale cette question de l'augmentation du détournement des eaux des chutes Niagara à l'attention du secrétariat d'Etat des Etats-Unis, lui abandonnant la tâche de fixer les rapports et conditions entre les deux pays qui seront le plus de nature à amener un dénouement prompt et favorable desdites négociations.

J'ai dans la main un certain nombre de citations que je n'ai nullement l'intention de lire. Cependant, pour expliquer les raisons qui militent en faveur d'un prompt règlement de cette question, je citerai l'opinion de l'un des membres les plus distingués du gouvernement des Etats-Unis. Je tiens à citer un extrait d'un article dû à la plume de M. Herbert Hoover, le secrétaire du département du Commerce des Etats-Unis, sur "Le Gouvernement et le développement de l'énergie électrique, publié dans la *English Review*, à la page 786 et les suivantes. Voici:

Le but réel de tout ce développement ne vise pas à établir des statistiques de nature à satisfaire les parties intéressées ni à fournir les moyens d'émettre de nouvelles actions et obligations. En réalité, voici le but que nous visons: grâce à l'appoint de plus grandes quantités de force motrice, nous pourrons économiser encore plus la main-d'œuvre, accroître le chiffre de la production et alléger le fardeau des ouvriers. De cette façon nous allons relever le niveau du genre de vie de notre population, assurer plus d'agrément et de confort à chaque foyer,—un but qui devrait constituer la seule et unique fin de tous les efforts que tente un pays au point de vue économique.

La nouvelle perspective qui nous est ouverte sur la route du progrès est le fait des perfectionnements apportés aux méthodes de transmissions de l'énergie électrique jusqu'à 200 et même 300 milles de distance ainsi qu'au plus fort rendement mécanique de nos dynamos, lequel atteint jusqu'à 70,000 ch. pour une seule machine. Grâce à ces deux développements parallèles, nous sommes à même de générer la force motrice dans des usines bien plus vastes et installées d'une façon bien plus économiques; c'est ce qui nous permet de harnacher et de mettre en communication avec des centres populeux des chutes d'eau qui étaient trop éloignées pour qu'on pût les utiliser, même il y a dix ans. . .

Du moment que l'énergie peut être fournie sous forme d'électricité et transmise par un fil; dès l'instant où les fournitures d'énergie soit mises également à la disposition de la compagnie et à la ville, l'encombrement que nous déplorons tant à l'heure actuelle n'a plus sa raison d'être...

Les résultats indirects, tant humains que matériels, sont plus importants que les déclarations précédentes ne le feraient croire; car on n'a pas fait entrer en ligne de compte les immenses pertes causées à l'industrie et au commerce par l'interruption réelle ou l'interruption possible des fournitures de combustible à

plusieurs milliers de machines à vapeur séparées; on n'a pas tenu compte du soulagement apporté aux expéditeurs souffrant déjà de l'encombrement des voies de transport et des têtes de ligne; on n'a pas tenu compte de la production augmentée des fabriques à cause d'une force motrice meilleur marché et, enfin, on n'a pas tenu compte de la diminution de travail physique et de l'augmentation dans le confort.

Il est de la plus grande importance pour le public qu'on assure l'obtention rapide de ces résultats démontrés possibles.

La dernière citation que je vais lire est une courte déclaration émanant du rapport de la commission de force motrice de l'état de New-York présenté à la législature de cet Etat, en 1924, et par elle approuvé.

La commission insiste pour qu'on revise le traité des eaux limitrophes dans le but d'augmenter la quantité d'eau qu'on peut détourner des chutes Niagara pour en faire de la force motrice, puisqu'il est prévu, dans tout projet pour augmenter le détournement, qu'on sauvegardera la beauté scénique des chutes.

La somme totale de l'eau qu'on peut détourner des chutes Niagara du côté américain a été utilisée depuis juillet 1922. En ce moment on agrandit considérablement l'usine à vapeur de la compagnie Buffalo General Electric, afin de donner la force motrice demandée dans l'ouest de l'état de New-York. La force motrice créée aux chutes se vend meilleur marché que celle qui est produite par la vapeur.

Avec les années, la création de force motrice par une augmentation du détournement rendra disponible une grande quantité de courant qu'on pourra vendre meilleur marché que celui qui est produit par la vapeur.

Quand ce traité a été conclu, en 1910, on connaissait bien peu de la production de force motrice. La "Niagara Falls Power Company", qui existait alors, disposait de 100,000 chevaux aux chutes et n'utilisait que 100 pieds de chute. Aujourd'hui, la compagnie hydroélectrique a une tête d'eau de 315 pieds et, alors que l'ancienne compagnie ne créait que 10 ch. au pied, l'hydroélectrique peut développer 35 ch. par pied de chute, ce qui fait facilement voir quelle transformation s'est produite. Les Etats-Unis ont adopté une loi qui empêche une compagnie de fabriquer de la force motrice pendant un long intervalle si elle n'utilise que la chute de 100 pieds. Il faut retirer toute la force motrice disponible aux chutes et la seule compagnie qui accomplisse cela aujourd'hui est l'Hydroélectrique. L'énergie hydroélectrique disponible ne suffit pas. Nos journaux ont indiqué couramment que le Canada dispose de 36,000 pieds-seconde, alors que les Etats-Unis ne disposent que de 20,000 pieds-seconde. Quand le traité a été conclu il y avait deux compagnies du Canada exportant de la force motrice aux Etats-Unis, et cette force motrice venait des 36,000 pieds-seconde appartenant au Canada. Donc, depuis que le traité a été conclu, les Etats-Unis ont obtenu plus de force motrice des chutes Niagara que le Canada. Naturellement, c'est une question d'arrangement. Nous n'utilisions que 3,000 ch. quand le traité a été conclu.

M. CHAPLIN (Lincoln): Il n'en est pas ainsi maintenant.

L'hon. M. BRISTOL: Je compte que l'honorable député parlera après moi, parce qu'il est, naturellement, bien au courant de cette question, mais, avec tout le respect que je lui dois, et d'après les renseignements obtenus des chefs de l'Hyroélectrique, les Etats-Unis reçoivent encore plus de force motrice des chutes que le Canada. Je crois que la proportion est de 29,000 pour le Canada et 31,000 pour les Etats-Unis. J'ai eu ce renseignement il y a quelques jours.

Cette question des chutes Niagara n'a rien de nouveau. Quand il a construit l'usine hydroélectrique,—la meilleure au monde,—sir Adam Beck a acheté assez de terrain sur un des côtés d'où vient l'eau, c'est-à-dire de Chippewa jusqu'à Queenstown, en aval, pour construire une autre usine aussi considérable et cet emplacement existe depuis quatre ans. On m'a dit que, de son vivant, il essayait de faire des arrangements avec les Etats-Unis, par l'entremise du gouvernement d'Ontario, afin de pouvoir créer plus de force motrice aux chutes, mais quelles qu'aient pu être les raisons du refus, il semble que les deux pays tombent aujourd'hui d'accord sur cette question qui est de la plus haute importance pour l'état de New-York comme pour la province d'Ontario.

M. MACLEAN (York-Sud): Que dites-vous du détournement de Chicago?

L'hon. M. BRISTOL: Que voulez-vous dire?

M. MACLEAN (York-Sud): Nous entendons-nous sur ce point?

L'hon. M. BRISTOL: L'état de New-York et vingt et un autres états appuient le gouvernement américain dans cette lutte légale contre Chicago. Il y a dix états du sud qui luttent avec Chicago. La cause est actuellement devant la Cour suprême des Etats-Unis et c'est à ce tribunal de décider, mais je ne puis pas comprendre pourquoi la province d'Ontario et l'état de New-York ne pourraient pas exploiter leur propre force motrice. Je ne vois rien de logique là-dedans. L'état de New-York lutte avec nous. Il a besoin de force motrice tout comme nous et il aura droit à la moitié de ce que nous recevrons. Il me semble que la province d'Ontario devrait avoir ce qui lui apartient, et l'état de New-York ce qui lui appartient.

Peut-être me suis-je trop étendu sur le sujet. J'ai lieu de penser que si les données des ingénieurs sont exactes,—je crois que les meilleurs ingénieurs à qui les Etats-Unis et nous pouvons nous adresser ont raison,—c'est évidemment pour les deux pays un crime national que de laisser continuer le présent état de choses. Les gens de l'état de New-York et de la province d'Ontario et peut-être même d'ailleurs au Canada et aux Etats-Unis devraient pouvoir profiter de cette force de 3,600,000 chevaux par année, ce qui représentent 36 millions de tonnes de houille. Ce pouvoir peut être exploité probablement à moins de frais que n'importe quel autre pouvoir restant à exploiter dans le monde, sauf peut-être celui du Saint-Laurent. Si l'on évalue le prix de la houille à $10 la tonne, cela veut dire que nous jetons 360 millions de dollars par an ou un million par jour, en n'utilisant pas ce pouvoir hydraulique. Cela paraît absurde ou fou, si vous voulez, car ce pouvoir, tout le monde dans les provinces d'Ontario et de Québec et dans l'état de New-York ont le droit d'en profiter. Il appartient à l'état de New-York et à la province d'Ontario; son utilisation diminuerait les frais de production dans ces deux territoires. Suivant les termes de M. Hoover, ce serait un crime national de ne pas rechercher aussitôt que possible des changements à effectuer. Les ingénieurs ont reconnu que l'on peut préserver indéfiniment la beauté de l'aspect de la cataracte. Ce ne sera pas plus longtemps commettre un suicide, comme le dit M. Hoover, que d'utiliser ce pouvoir hydraulique. Il faudra surélever la partie de devant des chutes du Fer à cheval avec de l'asphalte et d'autres matériaux, afin d'avoir le même niveau du côté canadien que du côté américain. Pour conserver la beauté de la cataracte,—elle disparaît à raison de huit pieds par année,—il faut relever le niveau de l'eau des chutes du Fer à cheval et si l'on n'utilisait pas comme force électrique cette eau ainsi surévélée, on inonderait l'état de New-York et la province d'Ontario.

M. CHAPLIN (Lincoln): Cinq pieds par an.

L'hon. M. BRISTOL: J'ai entendu dire huit pieds. Je souhaite sincèrement que la province d'Ontario et l'état de New-York obtiennent ce pouvoir hydraulique, pour en faire profiter leurs habitants dans un avenir rapproché.

M. CHAPLIN (Lincoln): Cette question, monsieur l'Orateur, intéresse, je crois, le pays tout entier. Elle nous intéresse certainement, nous qui sommes à proximité de la cataracte. Pour moi la première chose à faire, c'est de conserver la beauté des chutes. Que serait-elle après le détournement des eaux qu'a proposé l'honorable préopinant (M. Bristol)? On ne le sait pas exactement, mais je peux dire ceci à la Chambre: la Commission des parcs, qui est chargée de veiller sur la cataracte de Niagara, étudie de près la question depuis trente-cinq ans. J'ajouterai que les chutes reculent de cinq pieds par année, au faîte du Fer à cheval et cela, on peut l'empêcher. En outre, on peut préserver la beauté de la cataracte et détourner un assez gros volume d'eau pour des fins industrielle, pourvu qu'on s'y prenne comme il faut.

Quant à la façon dont on doit s'y prendre pour préserver la beauté des chutes et en même temps utiliser l'eau, j'ajouterai encore ceci: quiconque a visité les lieux sait que le gros volume d'eau est au centre des chutes du Fer à cheval. Il suffit pour étendre l'écoulement des eaux à toute la surface des bords de la cataracte de faire certains ouvrages peu onéreux, qui arrêteront ou contribueront jusqu'à un certain point à arrêter l'érosion qui se fait au centre des chutes du Fer à cheval. Je ne sais à qui il appartient de faire ces travaux, mais la chose est très importante. S'il est vrai qu'on puisse arrêter l'érosion et en même temps préserver la beauté des chutes et utiliser ensuite l'eau pour des fins commerciales, vous voyez tout de suite quelle immense richesse cela représente. Pour l'information de la Chambre, je peux dire que les 10,000 pieds cubes-seconde que Chicago détourne équivaudraient, si on les utilisait à Chippawa, à 330,000 chevaux. Voilà ce que Chicago nous vole aujourd'hui. Je demande à mes honorables collègues de réfléchir à ce que cela signifie. Donc, si avec 10,000 pieds cubes-seconde de plus on peut obtenir 330,000 ou 350,000 chevaux à Chippawa sur une chute de 315 pieds, douze fois ce volume donneraient comme l'a dit notre honorable collègue (M. Bristol), 3,500,000 chevaux. Un de nos collègues de Toronto a demandé comment on arrive à ce chiffre. Le calcul est exact. il a été fait par les ingénieurs de la commission des parcs.

Pour se faire une idée plus exacte des conséquences que peut avoir cette dérivation des eaux de Chicago, il suffit de se représenter un cours d'eau dont la largeur serait trois fois celle de cette salle et la profondeur de dix pieds. Cela nous fait voir ce que Chicago dérobe ainsi au Canada. Aussi, n'y a-t-il pas lieu de s'étonner que le lac Erié, le lac Huron et d'autres lacs se vident. Il faut absolument faire quelque chose à ce sujet et sans plus tarder. Je fais partie de cette Chambre de-

puis un certain nombre d'années et je ne saurais dire que nous en sommes arrivés à quelque chose encore; mais je me rends bien compte que nos protestations ne nous serviront de rien: Chicago continue de capter ces eaux, et le niveau des lacs baisse toujours. Nous avons constaté, par exemple, que celui du lac Erié baisse à raison de 6 pouces tous les ans. Je fais partie d'un club de tir qui avait des droits de chasse et de pêche à Port-Rowan, sur le lac Erié, et au cours des trois dernières années, l'eau des battures à cet endroit accuse un recul de 32 pouces. Peut-on concevoir un pareil état de choses? Je n'en parle que pour faire voir ce qui s'est passé sur les lacs. Le jour n'est pas éloigné où ce Gouvernement devra dépenser des milliers et des milliers de dollars pour maintenir en état de navigation nos ports de l'intérieur.

M. ROSS (Kingston): Nous dépensons de fortes sommes à cette fin à l'heure actuelle.

M. CHAPLIN (Lincoln): Sans doute, et si la situation se prolonge, il nous faudra dépenser encore beaucoup plus. Il me semble que le gouvernement fédéral et les provinces devraient agir de concert en vue de prendre des mesures propres à remédier à cet état de choses. Le gouvernement fédéral et les provinces devraient coopérer afin d'empêcher la répétition de ce qui se passe sur ces lacs.

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur): Je ne trouve rien à redire aux observations de l'honorable député de Toronto-Centre-Est (M. Bristol) et de l'honorable représentant de Lincoln (M. Chaplin). Nous nous occupons activement de cette question de l'accroissement de la production de l'énergie électrique à Niagara. Il y a peu de temps, j'ai été envoyé en mission par ce Gouvernement à Washington pour y discuter la chose avec le secrétaire d'Etat, je dois dire que toutes nos négociations à ce sujet, ainsi que relativement à d'autres questions d'ordre international, se poursuivent directement avec les autorités de Washington. Pendant mon séjour dans cette ville, j'ai constaté que l'on était disposé à aborder la discussion de la question dans son ensemble.

L'honorable député de Lincoln a parlé de l'abaissement du niveau des lacs. L'honorable député de Toronto-Centre-Est a discuté non seulement cet abaissement de niveau des lacs mais aussi la dérivation des eaux par la ville de Chicago. Malgré l'importance relative que puisse avoir cette dernière question, elle ne devrait pas être de nature à nous empêcher d'en arriver à une entente au sujet de la production de l'énergie hydraulique à Niagara. C'est chose que je tiens à faire ressortir, et sur laquelle j'ai appuyé fortement à Washington. J'ai fait observer que la question était d'importance capitale à la province d'Ontario étant donné la situation avantageuse de l'installation de Chippewa pour la distribution de l'énergie par tout l'Ontario central et sud-ouest, et les avantages que retireraient les consommateurs de force motrice de la province à la suite de cet accroissement de production. De plus, on a consacré des sommes énormes à l'aménagement de Chippewa où l'on obtient des eaux de cet endroit le plus fort rendement possible, pour ne pas dire le plus considérable qui soit au monde. Je dois ajouter que nous avons mis les autorités américaines au courant de toutes nos démarches à ce sujet.

Lorsque je suis allé à Washington, j'ai constaté que les autorités américaines se préoccupaient tout spécialement de conserver aux chutes leur aspect pittoresque, question qui, de leur avis, devait l'emporter sur toute autre considération,—comme d'ailleurs nous en sommes convenus,—et que l'on devrait régler de façon satisfaisante avant d'aborder celle du détournement des eaux. Point n'est besoin de dire que cette solution réside dans la répartition plus judicieuse du débit des eaux sur le versant même des chutes, ce qui, comme l'honorable député de Lincoln (M. Chaplin) vient de le faire remarquer, en retardera l'érosion rapide sans enlever aux chutes rien de leur beauté naturelle, et permettra d'utiliser ces eaux dans une plus grande mesure qu'on ne le fait actuellement. Mais il s'agit là d'une question qui devra être tranchée à la suite de l'enquête qui est sur le point d'avoir lieu.

Afin d'éclairer la Chambre, je dois dire que nous avons nommé M. Biggar, le directeur général des élections. Ce comité ira à Washington pour conférer avec les représentants du gouvernement américan et débattre avec eux les détails de l'enquête en question, laquelle d'abord sur la conservation des chutes au point de vue du pittoresque, et ensuite sur le volume d'eau supplémentaire que l'on peut en détourner.

M. MACLEAN (York-Sud): Ontario sera-t-il représenté par l'intermédiaire du gouvernement fédéral?

L'hon. M. STEWART: Oui.

M. MACLEAN (York-Sud): Ce qui nous intéresse est de savoir si la province d'Ontario a décidé quelque chose à ce sujet. Est-ce que l'honorable député de Toronto-Est parle au nom de l'Ontario?

L'hon. M. STEWART: La province d'Ontario s'est mise d'accord avec nous. Nous n'attendons plus que le gouvernement améri-

cain ait désigné les représentants qui doivent conférer avec les nôtres. Cela fait, on se mettra promptement à l'œuvre.

Je ne crois pas qu'on s'attende que je donne à cette occasion l'opinion du Gouvernement sur le détournement des eaux du lac Michigan et sur l'abaissement du niveau des Grands lacs. Cette discussion pourra venir plus tard. J'ai déjà dit que la publication du rapport de la commission mixte fournira l'occasion de discuter cette question. Comme l'honorable député de Lincoln (M. Chaplin), je pense que la prise d'eau à Chicago est une des principales causes de l'abaissement des niveaux; il n'est que juste de reconnaître que l'abaissement constaté sur le lac Supérieur n'est pas dû au détournement opéré à Chicago. Abstraction faite de cette opération par les autoritée municipales de Chicago, la sécheresse concourt aujourd'hui à l'abaissement du niveau des Grands lacs.

L'hon. M. MANION: Le lac Supérieur a atteint un plus haut niveau l'année dernière.

L'hon. M. STEWART: Les statistiques établissent que le niveau baisse à cause de l'état de sécheresse de la température. C'est l'intention des deux gouvernements de faire procéder de concert à une étude complète de la question du niveau des lacs et d'adapter les mesures nécessaires qui empêcheront à l'avenir les Grands lacs de tomber de niveau au point où ils sont menacés de le faire cette année.

L'hon. M. MANION: Etant donné le bas niveau où ils se trouvent cette année, n'est-ce pas d'autant plus regrettable qu'on détourne de l'eau au point de l'abaisser davantage?

M. CHAPLIN (Lincoln): Sans vouloir contester les capacités des hommes qui ont été désignés...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Un seul.

M. CHAPLIN (Lincoln): ...Mais est-ce que le ministre ne croit pas qu'il ferait bien d'avoir un conseiller en ces matières? Le ministre se propose-t-il de prendre des mesures à cet égard?

L'hon. M. STEWART: M. Biggar est seulement conseiller juridique.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Qui sont les autres?

L'hon. M. STEWART: M. Johnston, ingénieur hydraulique, qui a succédé à M. Stewart, et M. Camsell, géologue. Ils représenteront le Canada.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je veux croire que cette question ne sera pas jointe à celle du projet d'aménagement du Saint-Laurent, pour retarder la décision de cette dernière.

L'hon. M. STEWART: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le Gouvernement doit nous promettre que la question des eaux du Saint-Laurent ne sera pas mêlée au projet concernant le Niagara et que les personnels s'occupant des deux projets seront distincts autant que possible.

L'hon. M. STEWART: C'est ce que j'ai voulu que la Chambre sache bien: à Washington je me suis efforcé d'obtenir que l'affaire du Niagara soit réglée sans aucun rapport avec celle de l'aménagement des chutes du Saint-Laurent et avec le détournement des eaux du Michigan. Nous avons en vue l'intérêt de l'Ontario pour aujourd'hui. Tout ce que nous proposons aux Etats-Unis, c'est de s'occuper de conserver l'aspect des chutes Niagara et d'employer leurs eaux pour fins hydrauliques.

M. CHAPLIN (Lincoln): De quelle commission fait partie M. Johnston?

L'hon. M. STEWART: Il a succédé à feu M. Stewart dans la commission des chutes Niagara; cette commission existe depuis deux ans. Elle a compris des représentants des deux pays.

L'hon. M. BRISTOL: Les délégués ne concluent rien; ils vous font rapport?

L'hon. M. STEWART: C'est cela même.

L'hon. M. BRISTOL: Constatons que l'état de New-York, dont j'ai exposé le cas en même temps que celui de l'Ontario, souffre autant que le Canada.

M. MACLEAN (York-Sud): Au nom de qui parlez-vous?

L'hon M. BRISTOL: J'ai dit à notre collègue que je parlais au nom du premier ministre de l'Ontario seulement.

M. MACLEAN (York-Sud): J'en voudrais quelque garantie.

L'hon. M. BRISTOL: Vous pouvez l'avoir du premier ministre d'Ontario.

M. MACLEAN (York-Sud): Je crois que la question a été mise de l'avant par les gros exploitants de force motrice qui commencent à exercer une influence prépondérante. Vous prétendez assurer aux pauvres l'énergie électrique à bon marché, mais n'est-ce pas en réalité aux profiteurs que vous l'assurez?

L'hon. M. STEWART: Si mon honorable ami veut faire un discours, je lui rappelle que je n'ai pas encore terminé.

M. MACLEAN (York-Sud): Allez-y.

L'hon. M. STEWART: Puisque à vrai dire nous faisons tout ce que veut l'honorable représentant et vu surtout qu'en ce moment nous nous intéressons particulièrement à cette question, je saurais bien gré à l'honorable député s'il voulait retirer sa motion.

L'hon. M. BRISTOL: Je la retirerai volontiers.

M. GEARY: Quand le ministre dit qu'il s'intéresse à la question identique qui fait l'objet de la résolution, entend-il que notre Gouvernement va prier le gouvernement impérial de modifier l'article 5 du traité?

L'hon. M. STEWART: Non; j'ai cru m'être clairement expliqué là-dessus. Nous nous entendons directement avec le gouvernement des Etats-Unis; quant au traité, il faudra d'abord déterminer sur quoi devra reposer une modification.

M. GEARY: La question est des plus épineuses. La moindre décision à son sujet suscite des difficultés de tous côtés. Il y a des menaces que nous souffrirons par quelques approbation du détournement à Chicago ou que nos grandes entreprises sur le Saint-Laurent pourront être entravées de quelque manière. Je crois bien que toutes ces choses sont présentes à l'esprit de ceux qui négocient cette affaire; seulement avant que nous soyons mieux renseignés à ce sujet, la Chambre, à mon sens, serait mal avisée de s'engager au sujet de la ligne de conduite à suivre.

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): En présence des observations de mon honorable ami, la Chambre apprendra sans doute avec intérêt que, lors de la récente visite en notre capitale de Son Excellence l'ambassadeur d'Angleterre à Washington, le Gouvernement a profité de la présence de Son Excellence pour discuter à fond avec lui la question du détournement des eaux à Chicago et autres problèmes intéressant le niveau des Grands lacs, de même que la question des sites pittoresques des chutes Niagara. Le Gouvernement a demandé à Son Excellence si, d'après lui, on faisait à Washington tout ce qui pouvait se faire pour sauvegarder les intérêts du Canada comme ceux de l'empire britannique, s'il y en a. Sir Esme Howard a exprimé l'opinion que tout ce qui était possible était mis en œuvre quant à ce qui concerne les négociations du Canada avec les Etats-Unis, et pour tenir le gouvernement britannique amplement au courant de ces négociations. J'en fais mention parce qu'à deux ou trois occasions des questions posées dans cette Chambre ont démontré que, de l'avis de certains honorables membres, ces négociations devraient être conduites par l'intermédiaire du Foreign-Office à Londres. L'ambassadeur de l'Angleterre a affirmé carrément que, selon lui, les négociations avaient été régulières à tout point de vue en ce qui se rapporte à nos relations avec les Etats-Unis comme en ce qui se rapporte aux désirs du Foreign-Office. Pour ce qui regarde certaines questions que nous discutons ici aujourd'hui, Son Excellence a pour opinion que, comme elles font actuellement l'objet de négociations, il serait peut-être préférable de n'en pas trop parler en public. Je crois que les honorables membres n'ont pas perdu de vue cet après-midi cet aspect de la question.

M. MACLEAN (York-Sud): Si le Canada doit faire une déclaration à ce sujet, elle devrait être aite par le gouvernement fédéral de concert avec la province d'Ontario, pourvu que les provinces veuillent s'y associer. Mais je ne veux pas d'une déclaration comme celle qu'on vient de formuler ici, dénuée de toute responsabilité du Gouvernement. Un simple député fait une proposition; et je demande encore quels sont les gros exploitants qui vont menacer notre approvisionnement à l'avenir. Je ne sais qui ils sont; mais il n'a pas été dit ici cet après-midi au nom de qui parle l'honorable représentant de Toronto-Centre-Est (M. Bristol).

L'hon. M. BRISTOL: Oui; je l'ai dit à l'honorable représentant.

M. MACLEAN (York-Sud): Il n'expose pas nettement la chose.

L'hon. M. BRISTOL: Pourquoi ne pas téléphoner au premier ministre d'Ontario au lieu de dire des inepties? J'ai agi sur les instructions du premier ministre d'Ontario.

M. MACLEAN (York-Sud): Le document n'a pas été déposé.

L'hon. M. BRISTOL: Je n'ai pas besoin de le déposer. Le premier ministre a téléphoné au leader de la Chambre dans le même sens et m'a dit ensuite de présenter la motion.

M. MACLEAN (York-Sud): C'est ce dont je veux parler.

L'hon. M. BRISTOL: Depuis quand l'honorable député est-il devenu le leader?

M. MACLEAN (York-Sud): Je ne prétends pas l'être, mais je suis un citoyen de Toronto (Canada).

L'hon. M. BRISTOL: Quel tort cela fait-il au Canada?

M. MACLEAN (York-Sud): Je suis satisfait de ce que le Gouvernement ait déclaré

aujourd'hui qu'il s'occupe de l'affaire, que l'on prendra une décision et que l'on protégera les droits d'Ontario et du Canada. Les deux pays sont intéressés à maintenir le niveau des lacs et le débit de nos rivières. C'est là une de nos principales ressources et je n'aime pas à voir discuter une motion qui arrive à brûle-pourpoint comme celle-ci. Je voudrais que la question fît l'objet d'un débat dans la législature provinciale d'Ontario et entendre l'opinion du nouveau président de la commission hydroélectrique et de toutes ces autres commissions. Le Gouvernement devrait voir à ce que cette Chambre ne prenne aucun engagement; pour le présent, les deux gouvernements devraient s'occuper de la question afin d'arrêter une politique progressive et nationale qui préservera ces eaux, les beautés des chutes Niagara et, la chose est possible, élèvera le niveau de l'eau dans nos ports et dans les lacs supérieurs.

M. A. E. ROSS (Kingston)): Monsieur l'Orateur, avant que la motion soit retirée, je désire appeler l'attention du ministre sur certaines critiques que j'ai faites à ce sujet dans d'autres débats. J'ai toujours prétendu qu'il y avait absence de coopération entre les divers intérêts canadiens sous ce rapport; que depuis des années le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial se sont désintéressés de la beauté pittoresque des chutes Niagara, des conditions qui existent le long de nos rives, et le reste. Depuis quelques années, les compagnies de transport se sont occupées de l'affaire, bien que le ministre ait prétendu, il y a quelque temps, que les intérêts de ces compagnies n'avaient rien de commun avec ceux du gouvernement fédéral. J'ai protesté contre cette assertion, car la chose est des plus importantes au point de vue du Canada et tous les efforts devraient tendre à un but unique. Ce Gouvernement devrait s'entendre avec les compagnies de transport et l'on ne devrait pas pouvoir dire dans cette Chambre qu'un comité s'est réuni à Détroit et qu'un autre s'est rendu à Washington sans que le Gouvernement puisse dire ce dont ils s'occupaient. Conséquemment, si ce gouvernement ne peut rien faire de plus, il devrait au moins coordonner les intérêts des compagnies de navigation, des gouvernements fédéral et provincial et s'occuper de la question qui est de grande importance.

M. G. R. GEARY (Toronto-Sud): Monsieur l'Orateur, le premier ministre veut-il dire que les négociations qui se poursuivent en ce moment n'auront aucun effet pratique avant que cette Chambre ait eu l'occasion de discuter la question?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ose espérer qu'on en viendra à une décision avant que la question soit discutée de nouveau ici. On a référé à un comité international la question de la beauté scénique des chutes de Niagara et il faut espérer qu'il en viendra à une décision dans le plus court délai possible. Je puis cependant dire qu'aucun traité ne sera signé entre ce pays et les Etats-Unis sans que la Chambre ait eu l'occasion de se prononcer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il ne saurait prendre effet autrement.

M. GEARY: A ce sujet, j'allais faire remarquer que la commission hydroélectrique d'Ontario a, au cours des deux dernières semaines, signé un contrat avec des producteurs d'énergie de la Gatineau; on achète l'énergie à un prix plutôt élevé à cause du danger d'un approvisionnement insuffisant des chutes de Niagara. Plus long sera le délai pour l'exploitation des sources d'énergie du Saint-Laurent, plus Ontario aura besoin d'une autre source d'approvisionnement. Les sources naturelles et logiques sont aux chutes de Niagara et sur le Saint-Laurent. On me dit que nous n'aurons pas de rapport sur le projet d'exploitation des sources du Saint-Laurent avant la fin du mois courant, et j'espérais que ce rapport serait présenté avant la prorogation. J'espère que le premier ministre et le ministre de l'Intérieur s'occuperont activement de la question, car nous souffrons dans Ontario de la pénurie des sources d'énergie. Nos gens utilisent l'énergie électrique sur une vaste échelle et le délai ne devrait pas être prolongé plus qu'il n'est absolument nécessaire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur l'Orateur, il n'existe pas ou du moins il ne devrait pas exister une bien grande divergence d'opinions sur la situation actuelle. On doit considérer cette question indépendamment de celle du détournement des eaux fait par Chicago, car s'il faut autant de temps pour la résoudre qu'il en a fallu pour obtenir une démarche quelconque au sujet des ennuis causés par Chicago, l'Ontario devra chercher ailleurs de l'énergie électrique. Mais, même en ne tenant pas compte de cela, il ne faudrait pas lier cette question à l'autre, à moins qu'on n'en vienne à la conclusion que le détournement des eaux du lac Michigan fait par Chicago constitue une telle violation des droits accordés habituellement par les traités qu'il est dangereux d'accepter par traité de nouvelles obligations envers le pays en question. N'adoptons pas cette opinion à la légère. Va sans dire, je n'ai jamais entendu mettre en doute, au point de vue juridique, les droits que nous accorde le

traité dans la question du détournement des eaux. Il se peut qu'il existe des ennuis dont le Gouvernement ne nous a pas parlé.

L'hon. M. STEWART: Parfaitement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors, nous devons conclure qu'un grand pays n'a pu remplir les obligations que lui imposait un traité à cause des agissements de certains de ses habitants. Cela est fort regrettable. Mais ce n'est pas une raison pour que nous ne tentions pas de concilier les intérêts, non seulement apparents mais réels des deux grands pays quand on le peut, et c'est possible dans le cas de Niagara. C'est l'énergie électrique de Niagara qu'on épuisera tout d'abord; ces chutes se prêtent à un aménagement plus facile et plus rapide que tout autre. Le ministre, si je ne me trompe, partage mon avis sur ce point. Le dénivellement est très accentué; on connaît fort bien les caractéristiques des eaux et des lacs et si, comme le ingénieurs semblent le croire, on peut préserver les chutes et en même temps en retirer l'énergie électrique dont notre pays a un urgent besoin surtout en Ontario, nous devrions procéder sans retard à l'aménagement. Je conseille au Gouvernement, d'accord en cela avec le ministre intéressé, de considérer la quetion de l'aménagement des chutes de Niagara indépendamment des questions relatives au Saint-Laurent inférieur, à Chicago ou des autres. Nous devons essayer d'agir immédiatement.

Je présente un autre avis. Si nous voulons agir sans retard, nous devons avoir des représentants qui connaissent la question et n'ont pas besoin d'être mis au courant. Le ministre agit d'accord et en collaboration avec la province d'Ontario, laquelle, va sans dire, désire absolument la réalisation du projet. La commission hydroélectrique a acheté des terrains à cet endroit, lesquels seront absolument inutiles à moins qu'on ne puisse s'en servir pour faire un nouvel aménagement. La commission était si certaine qu'on adopterait la décision imposée par le bon sens qu'elle a acheté les droits de grève et autres. Elle est prête à entreprendre les travaux, dès que le Dominion et les Etats-Unis auront conclu un accord. Je serais d'avis qu'on ne confie pas l'étude de cette question à des hommes qui, je ne crains pas de le dire, se sont occupés depuis deux ou trois ans de la question du Saint-Laurent inférieur sans arriver à aucune conclusion. On devrait plutôt faire appel à ceux qui ont étudié la question, non pas depuis des mois, mais pendant des années. Il n'est pas nécessaire que le Gouvernement accepte leurs avis; il n'aurait qu'à leur demander tous les renseignements relatifs au sujet. Il y a aux chutes des ingénieurs qui ont étudié l'écoulement des eaux pendant des années, qui ont recueilli les données et se sont rendu compte de ce qu'il est possible d'accomplir. Pourquoi ne pas employer des fonctionnaires de la province d'Ontario?

L'hon. M. STEWART: On les emploie.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors je n'ai pas bien compris les noms memtionnés. J'ai entendu ceux de M. Biggar, de M. Camsell. . .

L'hon. M. STEWART: M. Johnston est l'ingénieur qui a succédé à M. Challies qui avait lui-même remplacé M. Stewart.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais je ne parle pas des hommes qui s'occupent du Saint-Laurent inférieur depuis des années. Ils se sont spécialisés sur cette question.

L'hon. M. STEWART: Aucun d'eux ne s'occupe de cette question.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je parle des ingénieurs provinciaux qui travaillent à cet endroit depuis des années.

L'hon. M. STEWART: Vous parlez des ingénieurs du gouvernement de l'Ontario?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui.

L'hon. M. STEWART: Ce sont M. Acres et d'autres ingénieurs de la commission hydro-électrique qui collaborent avec M. Johnston.

M. CHAPLIN (Lincoln): Ce sont des employés de la commission.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pensais que les ingénieurs de la commission du parc s'occupaient du côté pittoresque de la question.

L'hon. M. STEWART: C'est avec la commission hydroélectrique et le gouvernement de l'Ontario directement que nous avons négocié.

M. CHAPLIN (Lincoln): Les commissaires du parc doivent s'occuper de tout ce qui a trait aux forces hydrauliques de la rivière Niagara.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Les commissaires du parc, j'en conviens tout à fait...

L'hon. M. STEWART: Pourrai-je informer mon honorable ami que nous travaillons en parfait accord avec tous les intéressés et que nous ne faisons rien sans les tenir au courant, de sorte, que de toute façon, notre affaire marche très bien.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Seulement j'aimerais qu'on fit quelque chose; mon désir serait que quelqu'un de ce comité fût vraiment et grandement intéressé à ce qu'on fasse quelque chose.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami ne pense-t-il pas que la commission hydro-électrique est énormément intéressée?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si je ne me trompe, les ingénieurs ne font pas partie du comité.

L'hon. M. STEWART: Non, mais ils collaborent avec les membres de la commission.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais sans aucun pouvoir.

L'hon. M. STEWART: Nous ne saurions avoir une commission internationale d'une douzaine de membres. Seulement, je tiens à en assurer mon honorable ami, rien ne se fait sans que ce soit à la pleine connaissance de la commission hydroélectrique et du gouvernement de l'Ontario.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je saisis bien ce que mon honorable ami me dit. On vient de me signaler le débat soulevé en 1925 au sujet de la question du Saint-Laurent, et je constate que les messieurs dont, si j'ai bien compris, mon honorable ami mentionnait les noms...

L'hon. M. STEWART: Je n'en ai parlé que pour bien faire voir qu'ils ne s'occupaient pas de ce problème en particulier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pensais que mon honorable ami m'avait donné trois noms de ceux qui s'occupaient de cela,—le colonel Biggar, M. Johnston,—et j'oublie le nom du troisième.

L'hon. M. STEWART: M. Camsell.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Voyons s'ils ne font pas partie de l'autre comité.

L'hon. M. STEWART: Je pensais que mon honorable ami avait parlé de M. McLachlan et des autres ingénieurs. S'il veut dire qu'ils ont des relations d'ordre technique avec l'autre commission, je répondrai qu'ils en ont.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non pas d'ordre technique; il semble qu'ils forment un comité composé de représentants de divers départements.

L'hon. M. STEWART: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On a beaucoup parlé de coordination. Il ne semble pas qu'il y en ait nulle part. Je suppose qu'on s'est contenté de formuler des instructions. Il a pu se faire quelque chose que nous ignorons, je le dirai à mon honorable ami, l'impression qu'on a dans le pays, c'est que tout ce qui se fait par rapport au Saint-Laurent inférieur n'est que de l'étalage, que les comités se succèdent, non dans le but de faire quelque chose mais pour faire voir que le Gouvernement donne quelque chose à faire à quelqu'un qui ne le fera pas. Je constate que ces noms figurent au comité; ainsi prenons le colonel Biggar, et M. Challies, ajoutez-y M. Johnston. Je suggère à mon honorable ami d'essayer de faire quelque chose ici. J'ignore de qui le Gouvernement a retenu les services, mais j'ignore aussi pourquoi, par exemple, il n'accepterait pas ceux d'un membre de la commission des parcs et de la commission hydro-électrique en leur confiant ce travail avec instruction de faire quelque chose et de présenter un rapport. Monsieur l'Orateur, dans la situation actuelle, on dit...

L'hon. M. STEWART: Monsieur l'Orateur, je veux bien écouter les critiques justifiées, mais dans le cas présent je pense que mon honorable ami n'a pas raison de nous en faire. Feu M. Stewart, qui était hydrographe du département de la Marine et des Pêcheries, peut-être l'homme le plus versé de notre temps dans les questions des cours d'eau internationaux, faisait partie de la commission internationale s'occupant de la rivière Niagara; il eut pour successeur M. Challies, qui, à son tour, eut pour successeur M. Johnston. Les rapports de M. Johnston avec le comité du Saint-Laurent ne sont qu'à titre consultatif. Il n'a eu rien à faire avec le Saint-Laurent, sauf de siéger quand il a été question de préciser les questions à déférer à la commission mixte d'ingénieurs. C'est pourquoi je m'inscris en faux contre les observations de mon honorable ami. Depuis plusieurs années, la commission des ingénieurs à Niagara a étudié particulièrement la question de sauvegarder le côté pittoresque et d'obtenir plus d'énergie. Je ne veux pas prononcer un second discours, mais permettez-moi de dire que nous nous sommes occupés de cette question et je ne veux pas que mon honorable ami la confonde avec le Saint-Laurent inférieur, Chicago et les Grand lacs. Avec l'entier concours du gouvernement de l'Ontario et de la commission hydroélectrique, nous avons avec persistance signalé cette question aux autorités américaines, et voilà pourquoi je ne veux pas me laisser entraîner à discuter d'autres questions.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je n'ai pas encore fini. Le deuxième ou le troisième discours du ministre, je ne sais plus au juste lequel, m'a interrompu avant que j'aie fini. Je veux certes accorder au ministre l'occasion de parler aussi souvent qu'il lui plaira à ce sujet, désireux que je suis de connaître la véritable attitude du Gouvernement. Les

derniers commentaires de mon honorable ami portent à faux. J'ai dissocié Chicago et le Saint-Laurent inférieur en traitant la question. Je ne lui ai peut-être pas exprimé ma pensée assez clairement, mais je croyais l'avoir fait. Pour mieux séparer les deux questions, j'exprimais aussi l'avis que les gens qui s'occupent de ces autres questions devraient peut-être n'avoir rien à voir avec celle-ci, afin qu'elle soit bien tranchée. Mon honorable ami prétend qu'il veut des actes. Nous en voulons tous. Il a fort raison de dire, je suppose, que simplement parce que le Gouvernement ne peut obtenir de résultats de ses comités relatifs au Saint-Laurent inférieur, ce n'est pas une raison pour ne pas agir en l'espèce.

L'hon. M. STEWART: Je m'oppose à ce que mon honorable ami m'impute cette déclaration que je n'ai jamais faite.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne l'ai jamais prétendu. Je tire simplement la déduction qui se dégage naturellement de ses paroles, et mon honorable ami le sait. S'il l'ignore, les gens le savent.

L'hon. M. STEWART: Monsieur l'Orateur, je proteste contre pareille insinuation ou déduction de l'honorable député; je n'ai jamais voulu dire cela.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ignore pourquoi mon honorable ami s'est levé, si c'est pour un appel au règlement ou touchant un fait personnel. Je mentionnais simplement quelques opinions généralement répandues sur la situation du Saint-Laurent inférieur. Mais je vais prendre au mot mon honorable ami. A son dire, la première chose à étudier, c'est le côté pittoresque des chutes, et m'est avis qu'il trouvera parmi le personnel des parcs canadiens et celui des parcs américains deux groupes d'homme qui étudient depuis plusieurs années cette question de la beauté pittoresque. Je prétends que le meilleur moyen d'obtenir des résultats,—et je le prends de nouveau à son propre mot quand il affirme qu'il veut des actes,—c'est de s'aboucher avec les experts.

L'hon. M. STEWART: Assurément, mon honorable ami ne s'attend pas que j'aille plus loin que le gouvernement de l'Ontario et je suis certain que le gouvernement américain ne voudrait pas aller plus loin que celui de l'état de New-York.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a tort comme d'habitude. Je ne lui demande pas d'aller plus loin que le gouvernement de l'Ontario, je lui ai demandé de s'adresser aux fonctionnaires chargés par le Gouvernement de s'occuper de cette question depuis des années.

L'hon. M. STEWART: Certes mon honorable ami sait bien que le gouvernement provincial consultera ses propres fonctionnaires.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne parle pas de consultation, je parle d'action. Que le Gouvernement fasse ce qu'il voudra de mon avis, mais, à mon sens, nous obtiendrons des résultats plus rapides si les hommes chargés d'étudier ces questions sont en mesure de donner des conseils.

M. l'ORATEUR: L'honorable député aura-t-il la permission de retirer sa motion?

Le très hon. MACKENZIE KING: Avant son retrait, si mon honorable ami veut me permettre de regarder ses remarques comme une question, je lui donnerai une réponse partielle et éviterai ainsi un second discours.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais vous prenez la parole deux fois. Peu m'importe, toutefois.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je crois désirable de consigner au compte rendu l'exposé des divers corps qui se sont enquis de la question. Je tiens à la main un exposé dont une lecture antérieure eût peut-être prévenu le malentendu. Le voici:

Au mois d'août 1923, une commission de contrôle relative à Niagara fut établie afin de mesurer et de surveiller la dérivation des eaux de la rivière Niagara. Par suite de nouvelles installations des deux côtés de la rivière, les compagnies hydroélectriques possédaient une capacité, mesurée en pieds d'eau à la seconde, qui dépassait considérablement la dérivation autorisée par le traité de 1910, et l'on a donc jugé à propos de contrôler la dérivation par des méthodes de mesurage uniformes dans les deux pays.

Le major P. S. Reinecke représente les Etats-Unis, et M. J. Stewart, et depuis sa mort, J. T. Johnston représente le Canada dans la commission.

Le rapport de la commission, publié officiellement le 19 septembre 1925, après avoir traité des méthodes de jaugeage d'heure en heure, et du système d'inspections hebdomadaires, et remarqué que les installations les plus anciennes et les moins efficaces étaient en partie abandonnées, déclara que d'un côté ou de l'autre de la frontière, la dérivation n'avait jamais dépassé la dérivation quotidienne moyenne prévue au traité. La commission continue le jaugeage et l'inspection.

En même temps, une commission canadienne d'investigation relativement à la Niagara formée de représentants du ministère de l'Intérieur et de la commission hydroélectrique d'Ontario, étudie la question et recueille des données. Le ministère de la Guerre à Washington fait de même et publie des rapports depuis plus longtemps.

En novembre, une communication nous est venue du gouvernement de Washington, transmettant une proposition du secrétaire d'Etat, à l'effet d'instituer une commission mixte d'étude des causes de l'érosion de la crête des chutes Niagara en vue de prévenir toute autre affaiblissement de l'aspect pittoresque, l'on ajoutait que les travaux et les propositions de la commissions devaient porter seulement sur le côté pittoresque de la question.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A quand remonte la dernière nomination?

Le très hon. MACKENZIE KING: A novembre dernier, je crois.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et qui était-ce, alors?

Le très hon. MACKENZIE KING: M. Johnston, l'un des membres de cette commission de surveillance du Niagara depuis sa constitution et qui est peut-être mieux au fait de la question que tout autre, et M. Camsell, sous-ministre des Mines qui lui est maintenant adjoint.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pour cette investigation proposée en novembre?

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui. Au fait, nous attendons une nouvelle communication de Washington qui réglera la chose définitivement, espérons-nous.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'avais l'impression que le gouvernement américain n'avait nommé personne encore.

Le très hon. MACKENZIE KING: Ce que nous attendons, c'est la nouvelle du choix de ses représentants.

(La résolution est retirée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A CREER UN COMITE SPECIAL RELATIF A L'ELEVAGE DU BETAIL

M. G. G. COOTE (Macleod) propose l'adoption d'une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis qu'un comité spécial devrait être nommé pour étudier la situation de l'élévage, avec pouvoir de proposer les mesures qui peuvent à son avis contribuer au progrès de cette industrie.

Monsieur l'Orateur, l'élevage est l'une de nos industries les plus importantes, d'abord en rapport avec la principale de nos industries, l'agriculture; ensuite, par rapport au capital qu'elle représente; aussi relativement à la valeur même de sa production; enfin, étant donné le nombre de personnes qu'elle emploie. D'après l'Annuaire pour 1924, au chapitre des industries principales, l'abatage et la salaison, quant à la valeur de leurs produits, figurent en deuxième en 1921, et en troisième en 1922. Naturellement, cette industrie dépend en grande partie de l'élevage du bétail en Canada. J'ai remarqué aussi qu'au point de vue mise de fonds, la production du bétail vient en troisième ou quatrième sur la liste. La comparaison sera plus facile au moyen d'un relevé du capital placé dans certaines des principales industries. Je cite en comptant comme million les fractions les plus rapprochées:

Pâte à papier et papier	$381,000,000
Scieries à lattes et à bardeaux	162,000,000
Automobiles	47,000,000
Chaussures et articles en cuir	29,000,000
Fontes et constructions mécaniques	55,000,000
Cuirs tannés	32,000,000
Machines aratoires	92,000,000
Tissus de laine	20,000,000

Par où mes honorables amis pourront reconnaître l'importance de l'industrie du bétail. J'ai trouvé dans ce livre l'indication pour un certain nombre d'années des fonds placés dans l'élevage du bétail, et les honorables députés en remarqueront le décroissement:

1919	$381,000,000
1920	228,000,000
1921	183,000,000
1922	156,000,000
1923	143,000,000

Ces chiffres là ne représentent pas, bien entendu, le prix des terres et bâtisses nécessaires pour l'élevage. En comptant cela, on arriverait à un total dépassant les placements affectés à toute autre industrie ou même à deux autres industries réunies.

Or c'est le dépérissement de cette industrie indiqué par les chiffres que je viens de citer, qui me détermine à demander la nomination d'un comité spécial ayant pour mission d'étudier cette question.

Le revenu annuel brut, d'après l'annuaire du Canada, de tous les animaux de ferme, durant les mêmes années, est de:

	Valeur
1918	$194,000,000
1919	186,000,000
1920	143,000,000
1921	98,000,000
1922	77,000,000
1923	82,000,000

Les honorables députés noteront de nouveau la diminution du revenu annuel. En 1920, 70 p. 100 de la valeur de tous les animaux vendus au Canada étaient représentés par des bêtes à cornes, de sorte que la diminution est surtout due à la réduction des prix du bétail.

Le *Live Stock Market Review* de 1924 donne la valeur approximative par tête de bétail vendu au Canada de 1920 à 1924. Elle est de $43.50, et, en 1920, elle était de $73.15. Durant la même période la valeur du bétail vendu à Calgary a baissé de $72.95 à $39.

J'ai sous la main les statistiques de l'Annuaire du Canada montrant la valeur de tous les bestiaux exportés de 1920 à 1924. Je ne don-

nerai pas les totaux mais seulement la moyenne, vu qu'elle servira aux fins que j'ai en vue:

	Valeur moyenne par tête de bétail exporté
1920	$100
1921	90
1922	50
1923	40
1924	62

Les honorables députés, après avoir écouté la lecture de ces statistques, se rendront compte, j'en suis sûr, des temps difficiles auxquels les éleveurs ont été en butte. J'ai ici un état indiquant les exportations de bestiaux durant dix ans, mais je ne mentionnerai que deux ou trois ans pour montrer comment a été atteint notre exportation globale:

	Nombre de bestiaux exportés	Valeur
1919	467,000	$49,000,000
1920	240,000	22,000,000
1921	174,000	9,000,000
1922	212,000	7,000,000
1923	160,000	10,000,000
1924	183,000	12,000,000

C'est une dimnution énorme, un peu plus de la moitié de notre exportation en 1920.

J'ai ici quelques autres chiffres montrant la valeur moyenne de notre bétail. L'article est intitulé: "Autres animaux que les vaches laitières" sur les fermes canadiennes de 1915 à 1924. Je me contenterai de mentionner le prix par tête de bétail chaque année pour laisser voir aux honorables députés combien le prix a baissé:

	Valeur moyenne des bestiaux exportés
1915	$45
1916	54
1917	57
1918	61
1919	58
1920	47
1921	28
1922	26
1923	26
1924	27

La valeur moyenne des bestiaux exportés aux Etats-Unis durant ces années est la suivante:

1915	$ 61
1916	64
1917	91
1918	101
1919	104
1920	93
1921	33
1922	28
1923	37
1924	39

J'ai devant moi une page extraite du catalogue annuel de l'association des éleveurs de bestiaux de l'Alberta indiquant les prix des taureaux à la vente annuelle du printemps de Calgary. Je ne mentionnerai que deux ou trois ans pour montrer combien le prix de ces animaux de race pure a baissé. En 1913, année qui est toujours prise comme base de comparaison, le prix a été de $202; en 1925, $128. Mais le critérum des éleveurs de bestiaux est le prix que ses animaux obtiennent au Canada lorsqu'ils sont prêts à être vendus. J'ai ici les prix payés à Calgary au mois de novembre de chaque année depuis 1913. J'ai choisi Calgary parce que je suis plus au courant de la situation de ma province. Je prie les honorables députés de remarquer combien les prix ont été uniformes de 1912 à 1916. Les prix indiqués sont pour des bœufs sur pied par 100 livres au mois de novembre de chaque année.

	Prix par livres
1912	$ 6 12
1913	6 65
1914	6 15
1915	5 90
1916	6 65
1917	8 75
1918	10 75
1919	10 00
1920	7 54
1921	3 88
1922	3 78
1923	4 17
1924	4 29
1925	5 11

L'indice des prix du service fédéral de la Statistique, en prenant 100 comme base pour 1913, était de $1.60 le mois dernier. Voilà qui démontre que la puissance d'achat du dollar du cultivateur est réduite à environ 64c. aujourd'hui comparativement à 1913. La puissance d'achat que représente un bouvillon pret pour le marché n'est plus que de 50 p. 100 de ce qu'elle était en 1913. Je doute fort qu'il soit possible de fournir à la Chambre une preuve plus convaincante de la grave situation dans laquelle se trouve maintenant l'éleveur. L'industrie de l'élevage est d'un grande importance par tout le Canada, mais elle l'est tout particulièrement dans la province d'où je viens, l'Alberta, et surtout dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter ici. De fait, c'est dans cette circonscription qu'a commencé l'industrie de l'élevage sur les ranches, au pied des montagnes Rocheuses. C'est aussi dans cette région que le prince de Galles a fait l'acquisition d'un ranche, au cours de la visite qu'il fit au Canada. Pour moi, il n'y a pas par tout le Canada de région plus propice à l'élevage que cette partie de l'Alberta. En 1924, la circonscription que je représente ici a expédié environ 16,400 têtes de bétail. Durant

l'année en question, je constate que les quantités de bétail expédiées des différentes provinces furent les suivantes:

Alberta	271,190
Saskatchewan	207,099
Manitoba	85,457
Ontario	382,649
Québec	28,625

Malheureusement, je n'ai pas sous la main les chiffres concernant les autres provinces. Puis-je faire observer à cette étape cependant, que la quantité de bétail de boucherie dans l'Alberta, qui est peut-être la première province du Dominion à cet égard, a diminué de 1,430,364 qu'il était en 1921 à 1,066,007, en 1925, soit un écart d'environ 400,000 têtes. Pour moi, ces chiffres sont très significatifs de la situation dans laquelle se trouve l'industrie de l'élevage. Je ferai également observer que le nombre de bestiaux sur les fermes du Canada accuse une diminution d'au delà d'un million de têtes, d'après les chiffres que donne le service fédéral de la Statistique. Etant donné ces chiffres ainsi que les faits que j'ai portés à l'attention de cette Chambre, le devoir nous incombe certes, de faire tout ce qui dépend de nous afin de prêter main forte à cette industrie. Puis-je faire observer aussi que nous déboursons de fortes sommes et que de grands efforts sont tentés tant par le département fédéral de l'Agriculture que par ceux des provinces, ainsi que par nos deux grands réseaux de chemins de fer afin d'augmenter le volume des récoltes de fourrages dans l'Ouest canadien. J'ai sous la main un court article de l'un des journaux de l'Ouest, annonçant que le Pacifique-Canadien fait circuler un train spécial par toutes les provinces des Prairies afin d'encourager les cultivateurs de cette partie du Canada à augmenter le volume de leurs récoltes de fourrages, surtout de maïs fourrager et de trèfle de senteur. Or, le seul moyen à mon sens d'utiliser le maïs fourrager et le trèfle de senteur, c'est de le servir en pâture au bétail. Or, à l'heure actuelle, tout le monde pour ainsi dire admettra avec moi que l'élevage est loin d'être une entreprise profitable. (*Applaudissements.*) A quoi sert-il donc alors d'encourager les cultivateurs à récolter le maïs fourrager et le trèfle de senteur, à moins de leur procurer des marchés où ils pourront vendre à bénéfice le bétail engraissé au moyen de ce fourrage? Dans nombre de parties de l'Ouest canadien, nous éprouvons des ennuis du fait du transport et de l'amoncellement du sol par les vents. Depuis plusieurs années, la terre a été exclusivement cultivée pour ainsi dire en vue de produire du grain. Or, afin de prévenir ces ennuis, on nous conseille de produire des récoltes fourragères afin de remettre le sol en friche. C'est là une nécessité qui s'impose à mon humble avis. D'autre part, il faut que nous ayons une méthode profitable d'utiliser les récoltes fourragères que nous faisons.

Loin de mois l'idée de retenir bien longtemps l'attention de la Chambre sur ce sujet, cependant les faits que j'ai exposés sont suffisants pour convaincre les honorables membres que l'on devrait tenter quelque chose afin de porter secours à cette industrie, s'il est possible de le faire. Le meilleur endroit pour discuter la question avec fruits, c'est en petit comité; il est assez difficile de le faire dans une Assemblée qui comprend 245 représentants. Pour l'instant, je me bornerai à exposer d'une façon concise par quels moyens il serait peut-être possible de prêter main forte à l'industrie de l'élevage et j'ose espérer qu'un comité sera nommé afin d'apporter une solution au problème. Si j'ai bonne mémoire, nous sommes en présence d'un surplus de bétail à exporter variant entre 200,000 et 300,000 têtes; j'avais les chiffres sous la main tout à l'heure, mais je les ai égarés. Est-il possible d'augmenter la consommation domestique au point d'écouler au pays ce surplus global? Je doute fort que nous puissions le faire pour l'instant en tout cas; il faut absolument que nous exportions une forte proportion du bétail que nous élevons. Or, les deux plus vastes débouchés que nous ayons à l'heure actuelle, ce sont ceux du Royaume-Uni et des Etats-Unis. Cependant, je constate que le marché américain nous est pratiquement fermé, puisqu'il faut acquitter un droit de 1c. ½ par livre si l'animal pèse moins de 1,050 livres et de 2c. par livre, si'il pèse plus. En outre, le prix de transport de Calgary à Chicago est d'environ $13 par tête. Les droits de 2c. par livre pour un animal pesant 1,200 livres s'élèvent à $24. C'est-à-dire qu'il faut verser $37 pour le transport d'un bouvillon de Calgary à Chicago. En ce qui regarde l'autre débouché qui nous est offert, le marché des Iles Britanniques, nous constatons que le prix total du transport de Calgary en Angleterre est de $50.79 par tête, d'après les renseignements que je relève dans un bulletin officiel que j'ai sous la main.

Il me semble que, dans le cas de ces deux marchés, une enquête par comité trouverait un vaste champ de recherches afin de déterminer s'il est possible de venir en aide à l'élevage. Je vois, par exemple, que pour nourrir un bœuf depuis son départ de Montréal jusqu'en Angleterre il en coûte $4.50. Il est parfaitement possible de réduire ce chiffre. Le tarif de transport maritime est de $20. Il est possible qu'on puisse prendre des arrangements pour réduire aussi ce tarif. Je vois

aussi, dans la brochure à laquelle j'ai fait allusion, que le département lui-même suggère l'expédition coopérative en Angleterre. Je voudrais que le comité étudiât soigneusement cette question et vît s'il est possible, avec l'aide du gouvernement fédéral, d'organiser l'expédition coopérative en Grande-Bretagne. Un de mes amis m'a dit récemment qu'un de ses amis avait vendu des bestiaux en Angleterre l'automne dernier, avant d'aller lui-même en Angleterre. Un bœuf en particulier a été vendu $25. Il s'est ensuite engagé sur un navire à bestiaux et a aidé à nourrir les animaux. Au cours du voyage, il a constaté que le bœuf qu'il avait vendu se trouvait parmi le bétail du bateau. Il s'est donné la peine d'aller voir vendre les bœufs et, bien qu'il n'ait pas vu vendre le sien, il en a vu d'autres semblables, en poids et en stature, qui se vendaient $125 par tête. Or le total du transport est de $50 environ et il avait touché $25 pour l'animal, soit un total de $75. Mais ce bœuf a rapporté en Grande-Bretagne $175. Si l'éleveur de l'Alberta avait pu avoir la différence de $50, ou seulement la moitié, cela aurait pu l'encourager à continuer l'élevage. Il est possible que le comité dont je demande la formation puisse suggérer un moyen qui permettra à l'éleveur de conserver une partie de l'écart dans les prix.

Je ne veux pas parler longuement du tarif américain contre nos bestiaux, mais je vois qu'une édition récente du *Financial Post* a un article de première page touchant les avantages du marché américain pour les animaux de boucherie canadienne. A en croire les journaux un grand nombre de cultivateurs américains de la zone du maïs désirent que le tarif américain contre le bétail canadien soit abaissé ou supprimé. Cette question devrait aussi, à mon sens, être étudiée par le comité pour voir si le Canada ne pourrait pas faire quelque chose afin de coopérer avec ces cultivateurs américains dans une tentative d'obtenir une réduction du tarif. Je dois faire observer qu'une grande perte que nos éleveurs subissent,—et je crois que les honorables députés les comprendront en lisant les chiffres que j'ai cités au début,—ont été surtout causées par le fait qu'en 1921, les Etats-Unis ont établi un tarif d'urgence de 30 p. 100 contre nos bestiaux. L'année suivante, ce tarif a été modifié au taux que j'ai nommé, soit 1c. ½ par livre pour les bestiaux pesant moins de 1,050 livres et 2c. par livre pour ceux qui pèsent davantage.

On doit faire observer que, durant une période de six ou sept ans, alors que les bestiaux canadiens entraient en franchise aux Etats-Unis, le Canada imposait un droit de 25 p. 100 sur le bétail importé des Etats-Unis

[M. Coote.]

au Canada. En décembre dernier, adressant la parole devant la "Western Canada Live Stock Union" M. Tom King, de Washington (D.C.) a déclaré que, selon lui, si nous voulions que notre bétail entre en franchise aux Etats-Unis, il faudrait que le Canada accordât les mêmes concessions au sujet du tarif sur le bétail que celles que nous espérions obtenir des Etats-Unis. Il nous faut la réciprocité sous ce rapport. Je ne suggère pas à la Chambre qu'on agisse ainsi, mais je me contente de soumettre la question à la Chambre et, si le comité est formé, je crois qu'il devrait soigneusement discuter ce point.

Avant de reprendre mon siège, je désire citer à la Chambre l'opinion de la "Western Canada Live Stock Union" et la requête que cette union présente au Parlement. Il est probable que tous les honorables députés ont reçu cette requête et je me contenterai d'en lire les trois ou quatre dernières phrases:

> Que le Canada pourrait entreprendre des négociations pour amener la modification ou la disparition de ce tarif, si cette question recevait l'attention qui lui est due.
>
> Qu'il est improbable que ce tarif eût jamais été mis en vigueur au sujet du bétail canadien s'il y avait eu un représentant canadien à Washington.
>
> En conséquence, nous demandons avec instance votre aide active pour obtenir la modification ou l'élimination de ce tarif, faisant ainsi disparaître cet obstacle à l'élevage au Canada.
>
> Nous demandons aussi que vous vous intéressiez à la nomination d'un représentant canadien à Washington et nous sommes d'avis que, lorsqu'il sera nommé, ce représentant devrait bien connaître l'élevage et lui donner son aide. Un tel représentant rendrait d'inestimables services au Canada.

Etant donné la triste situation dans laquelle cette industrie se trouve aujourd'hui et les années difficiles qu'elle a traversées, je n'ai pes besoin d'en dire bien long pour prouver qu'on a besoin d'instituer un comité pour s'enquérir de sa situation et faire part au Parlement des mesures susceptibles, d'après lui de l'améliorer. Je demande aux honorables membres de la Chambre d'approuver ce projet de résolution.

M. H. A. MULLINS (Marquette): Je ne peux difficilement laisser voter cette résolution que je vois d'un si bon œil, sans en dire quelques mots. On me permettra de féliciter l'honorable député (M. Coote) qui s'est appliqué à montrer à la Chambre l'état et les besoins de l'industrie de l'élevage des bestiaux au Canada, la plus importante et la plus fondamentale des industries de l'Ouest canadien. Elle est importante, parce qu'il faut avoir des bestiaux dans une ferme pour conserver la fertilité du sol et empêcher le rendement de diminuer. Pour cela l'élevage des bestiaux est essentiel. Notre honorable collègue qui a proposé la résolution l'a assez bien expliqué.

Il y a plusieurs choses importantes au sujet de cette industrie qui nous frappent particulièrement. J'ai demandé au ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) et au ministre des Chemins de fer (M. Dunning) d'essayer de faire réduire le prix de transport du bétail en Grande-Bretagne, mais jusqu'ici j'ai échoué. On a promis beaucoup, mais on n'a rien fait. On dit qu'il est impossible de transformer les navires de l'Etat en navires à bestiaux, à cause de leur forme. J'en doute. J'ai fait des expéditions sur le *Victor* et d'autres navires de l'Etat, et j'ai trouvé qu'ils convenaient très bien au transport du bétail. Puisque les navires de Jensen pouvaient être ainsi transformés, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas se servir des navires de l'Etat pour le transport du bétail, ce qui rendrait service aux éleveurs. Vendredi dernier, il a été déclaré devant la commission des chemins de fer que la société Jensen était entre les mains des liquidateurs. Ce n'est pas vrai. C'est M. Teakle, le gérant de la marine marchande de l'Etat, qui a dit cela, je crois. Les navires de la compagnie Jensen ont été modifiés en Allemagne et à ce sujet un différend s'est élevé. Le prix de leur modification devait être basé sur l'évaluation du Clyde et non sur le prix fixé en Allemagne. D'après ce que m'ont dit les propriétaires de la ligne ou ceux qui ont des rapports avec la compagnie, l'argent pour le paiement de la transformation des navires a été déposé à Toronto. J'ai demandé au Gouvernement de fixer un tarif de $15 pour le bétail; je ne le demanderai plus. Je n'importunerai plus le ministre de l'Agriculture, ni le ministre des Chemins de fer. Ce n'est pas pour moi que je parle, mais pour le bien de l'industrie en question. Nous avons des acheteurs en Grande-Bretagne qui réclament à grands cris nos bestiaux et qui sont prêts à en acheter des milliers. Or, le ministre ne nous donne que des promesses. Chaque fois que le ministre de l'Agriculture va dans l'Ouest, il promet de régler la question, mais il ne fait jamais rien. Je ne lui adresserai plus aucune demande. Mes appels ne font aucune impression sur lui. J'ai fait mon devoir envers mes commettants.

Voici une industrie qui périclite au Canada. Nous expédions 100,000 bêtes à cornes, en Grande-Bretagne, comme l'a dit l'honorable député de Macleod. L'Irlande en expédie 1,000,000 et l'Argentine 1,825,000 tuées et préparées.

L'hon. M. DUNNING: Voulez-vous les expédier comme cela?

M. MULLINS: Je vais me montrer aimable envers l'honorable ministre, car je veux faire des adeptes. L'Irlande expédie 1,000,000 de bestiaux pour une superficie de 32,605 milles carrés. La superficie du Manitoba est de 255,832 milles carrés et celle du Canada, 3,745,674 milles carrés. Or le Canada n'expédie que 100,000 bêtes à cornes, alors qu'il devrait en expédier un million. Les bestiaux ne manquent pas dans le pays. Le Canada a de merveilleuses ressources, surtout au point de vue agricole. Le ministre des Chemins de fer sait ce qu'était l'élevage autrefois, mais il périclite d'une année à l'autre parce qu'on ne l'encourage pas. Lorsque vous en parlez, on vous répond: "Allez-vous-en et ne m'importunez pas". Le chiffre de nos expéditions diminue chaque année et bientôt il sera rendu très bas.

Quant à savoir si l'on devrait expédier les animaux tués ou sur pied, je dis que c'est vivants qu'on doit les expédier. C'est absolument impossible de les envoyer tués, et cela je le dis après cinquante ans d'expérience. J'ai essayé moi-même et j'ai perdu de l'argent.

Les négociants d'Irlande veulent nous chasser du commerce pour y prendre notre place. Ils disent en réalité: "N'amenez pas ici vos bestiaux qui sont bien supérieurs". J'ai vendu sur le marché de Glasgow cent bêtes, tandis que l'Irlandais, avec le même nombre d'animaux, restait sans client. Cela, il faut l'attribuer à la vigueur, à la qualité exceptionnelle de nos bœufs du Canada comme animaux d'engrais. Il m'est arrivé de voir, en Ecosse, un bouvillon canadien qui en une seule journée mangeait jusqu'à 112 livres de navets. Tous ceux qui sont au fait de l'industrie du bétail vivant savent que les pays qui font une spécialité de l'élevage sont des pays prospères. A ceux qui veulent m'accompagner dans l'Illinois ou l'Iowa, je ferai voir de ces pays riches. L'Ecosse, le nord de l'Angleterre, ou tout autre pays qui pratique l'élevage, sont des contrées florissantes et qui font de bonnes affaires.

Pour ce qui est de l'exportation de la viande abattue, la république Argentine en expédie en importantes quantités au marché de Smithfield où cette viande se vend de 4 pence à 4 pence ½ la livre. J'ai sous les yeux un prix-courant qui m'est parvenu aujourd'hui et d'après lequel le bœuf canadien se vend 11 pence la livre. Que veulent les honorables députés? Préfèrent-ils expédier la viande de boucherie à 4 pence ½ au 5 pence la livre plutôt que d'exporter le bœuf sur pied et le faire vendre 11 pence? Par l'intermédiaire de son département, le ministre a fait des expéditions d'essai de viande abattue et, si je ne me trompe, le déficit qui en est résulté était de $50 par tête. Le ministère a

essayé l'exportation du bétail vivant et ses efforts ont été couronnés de succès. Pourquoi est-ce impossible? L'Anglais s'y connaît en fait de viandes; il sait reconnaître une viande de qualité. Le bœuf d'Ecosse, nourri sur les lieux mêmes, est le plus recherché en Europe; vient ensuite le bœuf anglais; suivent les viandes préparées importées d'outremer, et en dernier rang, les viandes refroidies et congelées de l'Argentine, lesquelles se vendent à 4 pence ½ la livre tandis que le bœuf de qualité supérieure rapporte le plus.

Je ne conseillerais à personne l'exportation de bouvillons d'un an parce que nulle part au Canada nous n'avons à notre disposition les gros fourrages que l'on trouve dans l'ouest Canadien et dans l'ouest d'Ontario. Nous devrions garder ces animaux jusqu'à l'âge de deux ou trois ans alors qu'ils pèseront environ 1,200 livres, et une fois qu'ils auraient atteint ce poids, nous pourrions les expédier sur le marché.

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

Reprise de la séance

M. MULLINS: Monsieur l'Orateur, à la suspension de la séance, j'étais à parler de l'industrie du bétail vivant et je m'efforçais de mettre quelques honorables députés sur la bonne voie en leur faisant voir l'impossibilité complète qu'il y a d'opposer avantageusement l'exportation de la viande abattue à celle du bétail sur pied. Je ne veux pas parler longtemps, mais il s'agit d'une question de telle importance pour les éleveurs du Dominion que je tiens à en saisir la Chambre de façon toute spéciale une dernière fois, car j'en ai parlé si souvent que parfois il me semble avoir encouru le reproche de manquer aux convenances en abordant la question.

Le Canada s'est fait une réputation de premier ordre en Angleterre avec son bétail vivant. Il ne saurait conserver le rang qu'il a ainsi conquis en expédiant de la viande abattue; ce serait d'une impossibilité absolue. A la plus grande exposition d'animaux d'Angleterre, l'exposition de Norwich, la plus haute récompense à été décernée à un bœuf du Canada. Mais d'aucuns, dans les Iles Britanniques, voudraient voir le Canada renoncer au commerce du bœuf sur pied pour se livrer à celui de la viande refroidie; de fait, ils sont tellement opposés à l'importation de nos animaux vivants qu'un journal d'Irlande, le *Mid-Ulster Mail*, publiait l'article suivant, dans son numéro du 29 septembre 1923:

Ces animaux d'engrais du Canada

Enfin, les exportateurs d'animeaux canadiens semblent se rendre compte qu'en voulant expédier des animaux d'engrais en Grande-Bretagne pour y concurrencer ceux de l'Irlande, ils font fausse route et que la levée de l'interdiction contre l'importation du bétail canadien ne devait pas ouvrir toutes grandes les portes d'un eldorado aux éleveurs du Canada.

Les journaux annoncent aujourd'hui que le colonel Mullins, de Winnipeg, qui s'intéresse de près au commerce d'exportation des bestiaux en entre l'Ouest canadien et l'Angleterre, a accepté l'invitation d'assister, à un congrès agricole qui se tiendra à Londres, pour y expliquer les prix excessifs de transport qui ont milité contre l'établissement de ce commerce. D'accord, mais n'oublions pas qu'il ne faut pas attribuer uniquement aux prix élevés de transport l'absence d'activité dans ce commerce des animaux mi-gras de provenance canadienne. De tout temps, cette interdiction n'a cessé d'être un "expédient",—exploité au Canada par les politiciens et en Angleterre par certains journaux. Les éleveurs canadiens, rompus à leur propre commerce, n'ont jamais souhaité la levée de l'interdiction pour la bonne et valable raison que le Canada peut vendre en Angleterre sa viande à l'état refroidi à 3d. la livre de moins que si les animaux étaient expédiés ici sur pied.

Cette année, il est arrivé en Grande-Bretagne plusieurs expéditions d'animaux vivants du Canada, mais la plupart du temps ces arrivages ne se composaient pas d'animaux d'engrais ou de réserve. C'étaient plutôt des animaux gras, et il y en avait même que l'on avait pris soin d'engraisser au Canada afin de créer une bonne impression à leur débarquement parmi les acheteurs anglais. Les expéditions de véritables animaux de réserve qui nous sont arrivées étaient bien souvent composées de sujets invendables, vu qu'ils étaient trop vieux et trop grossiers pour rapporter de quoi rembourser ce qu'il aurait coûté de les mettre à point sur les pâtures de la métropole.

Il saute aux yeux que l'Irlande cherche à détourner le Canada vers le commerce de la viande de bœuf refroidie. Or, je ne voudrais pas que le pays fît cette bévue et laisse ainsi aux éleveurs irlandais le monopole du marché des animaux d'engrais en Grande-Bretagne. Aujourd'hui les prix sont très élevés en Angleterre, où le bœuf se vend 11 d. la livre tandis que le prix de la viande refroidie n'est que de 4 pence ½ à 5 pence. Lord Bledisloe est de ceux qui aujourd'hui se déclarent en faveur d'acheter les animaux du Canada. Il fut un temps où il était notre plus redoutable adversaire, mais il a fait l'acquisition de cent têtes de notre bétail qu'il a mis en pâturage sur ses propres terres. L'Angleterre est prête à recevoir tous les bestiaux que nous pourrons lui envoyer; et la Grande-Bretagne nous offre un marché illimité sous ce rapport.

J'ai ici un numéro du *Dundee Courier* où je relève les lignes suivantes:

Perspectives du commerce des bestiaux du Canada. Les expéditions augmentent, mais la demande est pour des animaux d'engrais.

La raison pour laquelle les animaux expédiés sont dans les gros poids, c'est qu'on veut contrebalancer les prix du transport. Il ne pourrait être rémunérateur d'envoyer des bêtes de poids léger, quand on payait $20 par tête.

Le ministre de l'Agriculture sait que je dis vrai. On a dû mal rapporter ses paroles quand il aurait dit à Winnipeg qu'un bœuf expédié en Angleterre pesait de 800 à 900 livres; c'est probablement 1,100 livres qu'il voulait dire. Ce sont des animaux de ce poids-là qu'on demande en Angleterre pour les engraisser; et ce sont ceux-là qu'il faut y expédier.

En abolissant l'embargo, tout n'était pas dit; il y avait encore beaucoup à faire. Le Canada a le même droit que l'Irlande de vendre sur le marché anglais. L'Irlande est aujourd'hui une possession autonome comme le Canada, mais l'Irlande envoie ses vaches laitières en Angleterre dont l'accès reste interdit à nos animaux canadiens. En Irlande on fait plus de cas que chez nous de la vache laitière. Voici ce que rapporta à ce sujet un journal de Belfast:

Des banquets auxquels un lion, un poney ou autres animaux sont la pièce d'attraction ont eu tant de succès à Londres qu'on se propose d'en donner un à Belfast où l'hôte d'honneur sera la première vache laitière du pays avec son veau.

La salle du banquet comprendra un enclos fermé par un câble autour duquel les convives seront assis. Dans cet enclos il y aura plusieurs vaches chargées de fournir à chaque personne un verre de lait tiré d'elles pour la circonstance.

Je voudrais que la vache fût tenue en pareille estime en Canada. Lors de mon passage en Ecosse, l'année dernière, j'ai vu vendre une petite vache Kerry pour 30 louis; rentré en Canada, j'ai contaté que les vaches se vendaient 35 et 40 dollars, quand elles auraient rapporté à leurs propriétaires quatre à cinq fois autant en Grande-Bretagne. Je voudrais que les restrictions mises à la vente des animaux canadiens fût supprimée et que le marché anglais nous fût rendu accessible, comme il l'est aux Irlandais. C'est un renseignement que je communique à l'Assemblée, renseignement qui m'a été demandé plusieurs fois. Les Canadiens sont admis à vendre des bœufs en Angleterre, mais pas de vaches.

Je lirai le contenu d'une lettre de William Henderson, un des plus grands marchands de bestiaux canadiens en Angleterre:

Il nous faut vos vaches et vos génisses; nous possédons l'organisation énergique qu'il faut pour cela. C'est grâce aux commerçants de Glasgow qui l'interdiction du bétail canadien a pu être levée, et c'est encore grâce à eux que la vache canadienne pourra être admise en Grande-Bretagne. Ils ne se rebutent pas.

Je dois vous dire qu'on est très mécontent du nombre considérable d'animaux "finis" qui arrivait de votre pays, quand vous envoyez si peu de vos bons animaux d'engrais. Les animaux d'engrais rapportent un meilleur prix du cent livres que les animaux gras. Le Canada ferait un grande erreur s'il allait négliger le marché des animaux d'engrais. Je ne veux pas dire que les bœufs doivent être très maigres, plusieurs éleveurs pourraient cependant trouver leur profit; mais je parle de bêtes qu'on pourrait finir d'engraisser en deux ou trois mois. Vos animaux gras ne sont pas en bonne condition pour être abattus en arrivant; leur viande n'est pas tout à fait aussi bonne que celle des bœufs qui ont pu manger dans nos champs de navets etre deux et quatre mois. Dans votre intérêt, vous devriez tenir compte de ces réalités.

Je prie le ministre de l'Agriculture de s'aboucher avec le gouvernement anglais pour faire admettre les vaches du Canada. L'hiver dernier, j'ai eu une entrevue à ce sujet avec sir Auckland Geddes. Je lui ai assuré que la vache canadienne avait des qualités remarquables, et que nous pourrions lui donner la qualité sinon la quantité, Il s'est montré, ainsi que lord Bledisloe, très bien disposé. Je pense qu'il ne faudrait insister qu'un peu pour obtenir l'admission des vaches du Canada sur le marché anglais.

Je suis tout à fait en faveur de cette proposition. Il faut nommer un comité d'étude. Le commerce des bestiaux présente quelques particularités survenues ces années dernières. J'aimerais bien pouvoir les discuter; mais l'état de ma santé ne me le permet pas. Ce sont autant d'obstacles qui ont gêné l'expansion du commerce des bestiaux dans l'Ouest aussi bien que dans le reste du pays. En premier lieu, j'avertis les compagnies de chemins de fer qu'elles n'auront pas toujours du blé à transporter si l'on n'encourage pas l'élevage des bestiaux, car il est nécessaire pour entretenir la fertilité du sol. Qu'elles réduisent le tarif des bestiaux, entre Winnipeg et Montréal, de 85 c. à 62c. ½, et le cultivateur sera encouragé à élever des animaux qui assureront aux compagnies une augmentation des transports de blé et de toutes les céréales.

En étudiant les tarifs de fret il faudra s'occuper aussi des bâtiments affectés aux bestiaux dans les gares maritimes. C'est l'Etat qui est propriétaire des hangars du port de Saint-Jean. On devrait les mettre gratuitement à la disposition des exportateurs; mais ceux-ci doivent encore supporter ces frais-là; ils paient même l'éclairage à l'électricité pour conduire les animaux à ces hangars, et autre frais qui ajoutent à leurs charges. Le Pacifique-Canadien était tenu par contrat de mettre à la disposition des éleveurs, à Winnipeg, des parcs à bestiaux. Mais cette compagnie, ainsi que le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien se sont arrangés pour installer des parcs à bestiaux à Saint-Boniface. De cette façon on oblige les exportateurs à payer des frais considérables aux compagnies, et le Gouvernement laisse faire. Voilà une manière d'entraver les progrès de cette industrie; les frais s'accumulent tellement aujourd'hui que l'expéditeur ne touche qu'un faible bénéfice.

Je n'avais pas l'intention de parler aussi longtemps. C'est la dernière fois que j'aborde cette question, sauf s'il survient quelque cir-

constance spéciale. Je donnerai mon attention à d'autres problèmes. En terminant je prie instamment le ministre de l'Agriculture d'exercer toute son influence auprès des compagnies de transport tant par voie ferrée que par voie d'eau, pour obtenir une réduction des tarifs sur les bestiaux. Peu importe que les directeurs de ces entreprises s'efforcent de produire un beau bilan. Tous ces fonds viennent quand même du public canadien; et ce que nous voulons surtout, c'est que les autorités viennent en aide aux éleveurs pour leur permettre d'écouler leurs produits sur les marchés du monde.

M. THOMAS McMILLAN (Huron-Sud): Monsieur l'Orateur, en parlant à la Chambre sur le projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre est d'avis qu'un comité spécial devrait être nommé pour étudier la situation de l'élevage, avec pouvoir de proposer les mesures qui peuvent à son avis être profitables à l'extension de cette industrie.

laissez-moi dire que les paroles de Horace Greeley sont aussi vraies aujourd'hui que le jour où elles furent prononçées: "A la tête de la science et de l'art, à la tête de tout progrès et de la civilisation se trouve, non pas le militarisme, cette science qui tue, non pas le commerce, cet art qui enrichit, mais l'agriculture, la mère de toutes les industries, celle qui entretient la vie humaine". Voilà des paroles que le Canada pourrait bien prendre à cœur aujourd'hui surtout que nous discutons les possibilités de ce pays, car nous savons que lorsque l'agriculture est prospère au Canada, la conséquence naturelle est que toutes les autres industries sont prospères. Nous en avons eu une preuve éclatante au cours des douze derniers mois, grâce aux récolte abondantes et au grand succès de toutes nos activités agricoles dans toute l'étendue du Dominion.

A cette session, bon nombre d'honorables membres, dont plusieurs de l'autre côté, nous ont parlé de l'opportunité de garder les garçons sur les fermes. Toute ma vie j'ai été amusé d'entendre ces gens, dont quelques-uns sont nés sur une ferme et qui aujourd'hui suivent d'autres emplois, nous conseiller de tout mettre en œuvre pour garder nos jeunes gens sur les terres. Cela me rappelle ces vers que j'ai cueillis dernièrement dans un journal de New-York:

"Stick to the farm," said the president
To the wide-eyed country boy,
Then he hied him away to his White House home
With an air of rustic joy.

"Stick to the farm," said the railroad king
To the lad who looks afar,
Then he hies him back on the double quick
In his rustic private car.

"Stick to the farm," said the clergyman
To the lad on the worm fence perched,
Then he lays his ear to the ground
To hear a call to the city church.

"Stick to the farm," said the doctor wise
To those who would brake the rut,
Then he hies him away where appendix grows
In bountiful crops to cut.

[M. Mullins.]

Si on peut prouver au fils du cultivateur que l'exploitation de la ferme va rapporter assez généreusement, il ne sera pas nécessaire de lui conseiller d'y rester. Il s'en rendra compte aussi promptement que n'importe quel autre et il ne scrutera pas les gazettes hebdomadaires pour apprendre que le docteur Untel a reçu peut-être deux ou trois cents dollars pour telle ou telle opération, que l'avocat Untel a touché quatre ou cinq cents dollars comme animateur de tel ou tel projet. Voilà comment les choses se passent, trop hélas.

Nous les avons entendu parler de protection destinée à garder le garçon sur la ferme. Dans notre pays, nous savons qu'en somme il n'y a pas de protection pour le cultivateur. Il se peut que vous me demandiez quel rapport cela peut avoir avec l'industrie animale.

Quelques VOIX: Très bien!

M. McMILLAN: C'est la même réponse que nous avons eue des honorables représentants d'en face à l'occasion de tous les débats de la session. Nous l'entendons ce soir d'hommes qui ne connaissent rien de la vie agricole. Ils sont les premiers à s'écrier "très bien". Ils se demandent en quoi cette question peut bien intéresser la situation agricole; alors que celui qui est un tant soit peu renseigné sur cette question sait que l'élevage est le bras droit d'une agriculture prospère. Je ne suis pas de ceux qui disent à nos cultivateurs de l'Ouest ou au jeune immigrant anglais qui vient s'établir sur les prairies: Livrez-vous tout de suite à l'élevage. Pas du tout. Ces gens font leur possible dans les circonstances. Toutefois, si nous voulons obtenir tout le succès désirable avec l'industrie agricole, si nous voulons seconder la nature, conserver la fertilité du sol, l'améliorer même, nous devons nous efforcer de faire consommer autant que les circonstances le permettent, toutes nos céréales secondaires et nos récoltes de fourrage à la ferme, et de fertiliser le sol de façon à ce qu'il puisse nous assurer des bénéfices tout en nourrissant le peuple. C'est pourquoi je désire que les membres de cette Chambre, et plus particulièrement ceux qui se demandaient quel rapport existait entre

mes remarques et l'industrie de l'élevage, sachent que la première considération pour assurer le succès permanent de l'agriculture, c'est non seulement de conserver la fertilité du sol mais d'essayer de l'améliorer si la chose est possible.

Lorsque j'ai pris la parole dans cette Chambre dans une autre occasion, un de mes amis de la gauche m'a demandé quel était l'effet de la protection pour les cultivateurs d'Angleterre et ce qu'ils faisaient en ce moment. Je puis vous assurer, comme je le disais alors, dans une seule phrase, que les meilleurs cultivateurs d'Angleterre et d'Ecosse, aujourd'hui sont les hommes qui sont en mesure de nous enseigner dans ce pays et aux agronomes de tout l'univers comment conduire une ferme pour en assurer le succès permanent, et pour donner à l'humanité les meilleurs résultats qu'il soit possible de tirer de cette industrie.

Reprenant plus particulièrement la production et la mise sur le marché des animaux de ferme, je dirai que je me suis occupé de cette industrie toute ma vie. Durant vingt ans, j'ai fait le commerce d'exportation des animaux de ferme, et nous avons obtenu des succès notables durant cette période. A cette époque, les frets maritimes s'élevaient en moyenne à $7 ou $8 par tête. Du commencement à la fin de la saison, nous considérions ces taux comme la moyenne. Voyez le désavantage auquel nous avons à faire face aujourd'hui! Lorsque nos animaux de ferme sont prêts pour l'expédition, il nous faut payer $20 par tête au lieu de $7, bien que ces taux soient de beaucoup inférieurs à ceux d'il y a cinq ans. La dernière fois que j'ai eu l'occasion d'expédier sur les marchés anglais en 1921, il m'a fallu payer $45 par tête pour le transport de Montréal à Glasgow.

Depuis la levée de l'embargo en 1923, notre commerce d'animaux de ferme avec la Grande-Bretagne a augmenté d'une façon extraordinaire. Comme les honorables députés le savent, nous avons expédié en 1923, année de la levée de l'embargo, environ 25,758 animaux, évalués à $2,809,796. L'année suivante, le chiffre avait atteint 59,486 animaux d'une valeur totale de $6,287,815. Pour l'année financière terminée le 31 mars 1925, les chiffres atteignent 86,245 et $9,125,667, respectivement. Pour les douze mois terminés le 31 mars 1926, les chiffres sont de 117,819 et de $12,432,954, respectivement. Vous pouvez voir par là combien ce commerce a progressé depuis quatre ans. J'ajouterai cependant que les apparences ne sont pas aussi bonnes pour le présent. Elles sont moins bonnes qu'à toute autre époque de cette période de quatre ans. Permettez-moi de donner lecture d'un article qui explique jusqu'à un certain degré la raison de cette état de choses. L'article est tiré du *Grain Growers' Guide* du 15 mai denier et se lit comme suit:

> Le commerce d'exportation d'animaux de ferme du Canada a atteint des proportions qui justifient amplement l'espérance de ceux qui ont tant combattu pour gagner l'accès au marchés britanniques. Le discours sur le budget de l'honorable M. Robb nous annonce que ce commerce cette année pourrait bien atteindre les 12 millions.

Comme je l'ai indiqué, le commerce d'exportation a déjà dépassé ce chiffre.

> Le débouché qu'offre le marché britannique pour les animaux de ferme a sans doute contribué beaucoup à la prospérité de l'éleveur canadien. Le consommateur britannique, d'un autre côté, est satisfait des prix réduits qu'il a à payer depuis le commencement de la guerre. Une déclaration récente de lord Bledisloe, ministre de l'Agriculture dans le gouvernement Baldwin, indique que notre commerce n'a nui en rien au producteur anglais. Le noble lord était l'un des plus grands adversaires de l'admission du bœuf canadien lorsque la question fut discutée. Il a maintenant changé entièrement d'avis, si bien que le mois dernier il achetait 200 bouvillons mi-gras d'Ontario pour sa propre ferme.

Le paragraphe suivant traite du point sur lequel je désire plus particulièrement appeler votre attention.

> La seule difficulté provient de la guerre qui se fait entre les deux compagnies qui contrôlent le commerce des viandes de l'Argentine et de la pratique qui s'en est suivie, celle d'abattre les animaux de l'Argentine en Belgique pour en placer la viande sur le marché de Londres le lendemain. Jusqu'à ces mois derniers, ces compagnies avaient une entente quant au nombre de têtes que chaque compagnie devait exporter. Depuis l'expiration de cette entente, les deux compagnies ont grandement dépassé leur nombre et ont précipité une baisse des prix pour les viandes fraîches de l'Argentine que l'on peut acheter sur les marchés de gros de Londres à 3 pence à 5 pence ½ la livre pour les quartiers de devant et de derrière respectivement, prix que ne peuvent accepter les Canadiens.
>
> Les exportateurs canadiens, malheureusement, ont subi de lourdes pertes à la suite de cette situation et les cultivateurs anglais qui ont acheté des animaux canadiens avant la baisse des prix devront subir également une perte. Les producteurs canadiens se consoleront en songeant au fait que cette guerre commerciale ne peut se poursuivre longtemps, et lorsque ces compagnies y mettront fin, ils se dédommageront aux dépens des consommateurs, car notre commerce d'exportation pourra alors reprendre sur une base profitable. Toutefois, les éleveurs canadiens s'inquiètent beaucoup de ce que les bestiaux de l'argentine soient tués en Belgique d'où ils sont réexportés. Cela n'est plus une simple expérience et se continue même quand les compagnies rivales auront conclu une entente. Les Américains du Sud ont conquis la suprématie dans le commerce de la viande réfrigérée à cause de la qualité de leur bœuf et du bas prix de l'élevage. L'abattoir de Zeebrugge les met sur le même pied que les Canadiens au point de vue de la vente du bœuf fraîchement tué. Cela constitue un nouvel élément de concurrence qu'on ne doit pas dédaigner.

Quand on considère cet état de choses et quand on sait, comme le savent ceux qui s'occupent du commerce d'exportation ou de

l'élevage des bestiaux, que, encore que le profit n'ait pas été bien considérable par le passé, nous sommes sujets à cette concurrence de tous les pays du monde, il est de la plus grande importance que nous trouvions de meilleurs débouchés pour notre bétail. Qu'on me permette de parler de mon expérience personnelle. Pendant les quatre dernières années, je touchais au moins 8c. ½ la livre pour les animaux engraissés pris sur ma ferme; mais, aujourd'hui, nous n'en obtenons à Toronto que de 7c. ½ à 8c. ½, ce qui est ½c. de moins que ce que nous touchons chez nous. On peut, de cette façon, faire la comparaison entre l'état actuel du cultivateur d'Ontario et ce qu'il était il y a onze mois.

Le gouvernement canadien devrait continuer à s'efforcer de réduire autant que possible le prix de transport des bestiaux, aussi bien sur les chemins de fer que sur les navires océaniques; le prix de transport sur les navires devrait être bien inférieur à $30 par tête. Je suis aussi d'avis qu'on devrait tenter de s'entendre avec les Américains. Quel est l'état de choses relatif aux débouchés que nous avons aux Etats-Unis? Durant les quatre années où nous avions libre accès sur ce marché, je pouvais, chaque année, obtenir des bestiaux engraissés de l'Ontario, livrés à la gare de l'endroit où je demeure, les plus hauts prix versés à Chicago, à 50c. près, par cent livres. Actuellement, on paie, à Chicago, $10 par cent livres, sur pied. Si l'on nous faisait les mêmes conditions qu'autrefois, je toucherais donc $9.50 par cent livres pour les animaux pris sur ma ferme, tandis qu'en réalité je dois maintenant accepter $2 de moins par cent livres. Qu'est-ce que cela signifie? Tout homme sensé admettra que cela représente toute la différence entre le succès et l'insuccès. Si nous voulons préserver la prospérité de l'agriculture et l'état du sol, nous devons maintenir ce commerce. Sinon, ce sera la faillite, non seulement pour le présent, mais aussi la faillite de la prospérité future des cultivateurs canadiens.

Quand je dis qu'on doit tâcher de s'entendre avec les Américains, je songe à nos amis de l'autre côté de l'Assemblée, qui désirent tout faire pour garder nos jeunes gens sur la ferme. Ils nous disent: "Il ne faut pas entrer en pourparlers avec la république américaine, de crainte de prendre des engagements qui nuiraient à l'industrie canadienne". Que veulent-ils dire par industrie? La plus grande industrie du Canada est l'agriculture, et si l'on veut que notre pays garde son rang parmi les nations, l'agriculture doit demeurer notre industrie la plus importante. Je dis, sans vouloir blâmer particulièrement le présent Gouvernement, que, depuis de nombreuses années, tous les gouvernements canadiens, dans une certaine mesure, ont toléré l'existence de privilèges particuliers qui nuisent à l'agriculture, non seulement par rapport à l'état de choses que j'ai décrit, mais par rapport à tous les articles que le cultivateur doit acheter. Il lui faut toujours acheter des détaillants et verser le prix le plus élevé pour tout ce dont il a besoin. Nous avons discuté la question de la protection. Au cours de cette discussion, j'ai demandé, et je le demande de nouveau aux oppositionnistes, de m'indiquer un seul homme, engagé dans une autre industrie, qui ne désire pas obtenir au plus bas prix possible les choses dont il a besoin dans son commerce? Je partage cet avis. Pourquoi faire une exception au détriment de l'agriculture, l'industrie la plus considérable du pays, dont le succès est essentiel à la prospérité du Canada? Le Gouvernement devrait songer, avant toute autre chose, à procurer aux cultivateurs toutes les matières premières dont ils ont besoin au plus bas prix possible.

On entend souvent dire: "Il ne faudrait pas traiter avec les Américains". Mais que voyons nous? Nous sommes deux nations amies l'une à côté de l'autre, avec une haute barrière douanière érigée pour gêner les échanges; et cependant, malgré cela, notre commerce avec les Etats-Unie monte au chiffre de 1,095 millions de dollars, soit presque la moitié de la valeur de nos échanges avec tous les pays étrangers qui est de 2,255 millions. Cela n'est-il pas la preuve que les deux pays ont besoin de commercer ensemble? Le commerce n'est pas une question internationale. C'est une affaire d'intérêt individuel. Quand un Canadien achète une marchandise aux Etats-Unis, c'est parce que, tout simplement, il pense pouvoir se la procurer là à meilleur marché que partout ailleurs. L'Américain qui achète chez nous obéit au même motif. Je répète que si la moitié de notre commerce international se fait avec les Etats-Unis, c'est parce que nous y trouvons un avantage réciproque. Ne faut-il pas voir dans ce fait la puissance des lois naturelles du commerce et une indication à suivre pour fixer notre politique en conséquence? J'espère qu'avant longtemps on pourra démontrer les grands avantages que les deux pays retireraient d'une telle politique si l'on se décidait à la faire entrer davantage dans l'esprit de notre législation.

Le vœu en discussion comporte autre chose. Pour devenir un grand pays agricole et pour conserver les avantages que nous possédons déjà, non seulement il faut encourager l'éle-

vage, mais il faudra donner la préférence aux meilleures races d'animaux. Voilà un sujet sur lequel je pourrais discourir pendant des heures. C'est un fait que, si les cultivateurs canadiens ont eu si peu de succès dans l'industrie de l'élevage, c'est qu'ils ne possèdent pas suffisamment les connaissances nécessaires dans l'élevage et l'engraissement des bestiaux. Si nous connaissions et pratiquions les bonnes méthodes, on ne verrait pas tant d'animaux à moitié préparés pour les abattoirs envoyés chaque semaine aux parcs à bestiaux.

Pour obtenir de meilleurs résultats, il faut commencer à l'époque de la reproduction. Quand un animal est mis de côté pour la boucherie, il faut savoir que la première fonction de la nourriture est de soutenir la vie de l'animal et que l'éleveur ne trouve son profit que dans le surplus que la bête peut digérer et s'assimiler. Par conséquent, tout éleveur doit s'occuper des animaux destinés à la boucherie jusqu'au moment de la vente, pour en retirer le plus haut prix possible dans les marchés les plus favorables.

Je n'en dirai pas d'avantage car il y a autour de moi des membres qui pourraient nous faire profiter de leurs lumières.

Des VOIX: Continuez, continuez.

M. McMILLAN: Nos amis de gauche...

Divers DEPUTES: Allez donc.

M. McMILLAN: Si nos amis de gauche ont des questions à me poser, j'y répondrai avec plaisir. On se dira peut-être: à quoi bon penser à obtenir l'accès du marché Américain, si les Etats-Unis persistent à vouloir nous en exclure? Je possède le rapport d'un grand congrès de cultivateurs qui a eut lieu à Des Moines au mois de décembre dernier. Je crois rendre service à nos collègues en confiant au hansard quelques renseignements tirés de ce rapport. Ce congrès avait lieu avant la session parlementaire et les congressistes, représentant un millions d'adhérents s'étaient réunis pour faire connaître leurs désidérata à la chambre de Washington. Celle-ci a rejeté la seule proposition qui eût pu tirer l'agriculteur Américain de la situation déplorable que lui a faite le tarif douanier de son pays. Je me trouvais de passage aux Etats-Unis quand cette conférence a eu lieu, et voici ce que rapporte à ce sujet le *St. Paul Pioneer Press*...

M. GOTT: Je pensais que l'honorable membre s'occupait de l'intérêt de l'agriculteur canadien.

M. McMILLAN: C'est ce que je fais. Si notre collègue veut me prêter son attention, je vais lui démontrer que l'agriculteur américain est si convaincu du tort que lui a fait le régime protectionniste qu'il en demande l'abolition. En ce cas, les produits de la ferme canadienne pourront être admis aux Etats-Unis, au grand avantage de nos éleveurs qui y trouveront le plus grand marché du monde pour leurs bestiaux. Notre collègue qui habite plus près que moi de la frontière américaine, entendra, j'espère, avec intérêt les lignes que je voudrais lire.

Des Moines, 22 décembre 1926.—Les représentants d'un million d'agriculteurs de l'Ouest ont lancé leur manifeste, aujourd'hui, à la séance de clôture de la commission de la zone du maïs et du comité exécutif du conseil américain de l'Agriculture.

Ils ont répudié le discours prononcé par le président au congrès de l'American Farm Bureau Federation à Chicago.

Ils se sont prononcés en principe en faveur du projet de coopération pour l'exportation...

C'est-à-dire le projet de loi McNary-Haugen rejeté au Congrès.

...la loi devant présenter la forme "la plus simple compatible avec un bon rendement" et devant encourager le mouvement coopératif. Ils ont acceuilli le projet de loi Jardine relatif à la coopération, en disant que "ce ne sont pas des renseignements qu'il nous faut, mais un prix équitable".

Ils ont attaqué le tarif Fordney-McCumber.

Ils ont fait des ouvertures aux cultivateurs du sud touchant l'établissement d'une union avec ceux de l'Ouest, en vue d'un effort commun pour une fin commune.

Ils ont nommé une commission législative mixte de douze, l'investissant du pouvoir de parler au nom des vingt-huit corps représentés à la réunion, afin qu'elle coopère avec les porte parole d'autres associations de plusieurs véritables du Sud.

Ils ont autorisé l'organisation d'un service de statistiques agricoles à Des Moines, dont l'efficacité égalera ceux des chemins de fer et autres grandes compagnies.

"Avec tout le respect que nous devons au président", ont proclamé les congressistes, "nous tenons à dire que les cultivateurs du pays connaissent l'origine de leurs embarras."

C'était désigner le discours prononcé à Chicago par le président, dans lequel il décriait le mouvement inauguré pour rendre les droits efficaces sur les principaux produits agricoles. Le discours de Chicago attira les foudres du congrès qui, dans une longue déclaration proclama que l'agriculture "exige encore une fois l'égalité".

Ils comprennent que l'agriculture aux Etats-Unis ne saurait être protégée, ne saurait obtenir les avantages que la protection confère aux autres grandes industries de la République.

Voici la suite du compte rendu:

"Nous protestons contre une pareille dénaturation d'un mouvement en faveur de l'égalité, dans lequel sont entrés de tout cœur les membres du grand empire des producteurs agricoles américains," est-il dit dans la déclaration. "Nous protestons contre le brusque renvoi d'une pétition à la rédaction de laquelle les meilleures intelligences parmi les agriculteurs ont consacré tant d'années d'études dévouées et sincères."

Si le tarif est aussi avantageux à l'agriculture que le prétend le président, demandent les congressistes,

"comment expliquer le fait que, malgré les droits en vigueur depuis cinq ans, l'agriculture chancelle en ce moment sur le bord d'une entière banqueroute"?

Ils disent au Congrès qu'il devra faire bénéficier l'agriculture du régime protecteur ou bien s'attendre à ce que celle-ci déclare la guerre à ce régime.

Tel était le point de vue exposé avant la réunion du Congrès américain, avant que le projet de loi McNary-Haugen fût discuté dans son enceinte. Ce projet de loi a été rejeté. Les cultivateurs américains sont donc aujourd'hui dans la même situation qu'auparavant et, en conséquence, la députation croit-elle qu'ils vont continuer à se soumettre au grand désavantage du régime protecteur qui bénéficie aux autres grandes industries mais non aux cultivateurs américains? En outre, plus de 66 p. 100 des sujets américains habitent les villes et tous ces gens, en particulier ceux qui n'ont pas un revenu considérable, ont besoin d'acheter à meilleur marché possible les denrées essentielles à la vie. Pour l'avantage de l'agriculture canadienne, si nous pouvions avoir accès au marché américain, nous savons qu'il est dans les villes des états de l'Est plus d'hommes aux revenus annuels de $10,000 qu'on n'en saurait trouver dans le reste de l'univers. Ces gens n'ont pas à s'arrêter à la cherté de la vie, ils peuvent se payer le meilleur produit à n'importe quel prix. A cause de son climat septentrional et des capacités, de l'intelligence et de la valeur de ses habitants, le Canada est en mesure de récolter les meilleurs produits au monde, et si nous pouvions avoir accès à ces marchés, la qualité supérieure de ses produits leur ferait supplanter une grande quantité des produits inférieurs du cultivateur américain, au merveilleux bénéfice du cultivateur canadien. Pour ces motifs que je me suis efforcé d'énoncer en quelques minutes, l'Assemblée doit aviser à la possibilité de constituer une commission chargée de mener une enquête approfondie sur l'élevage au Canada, afin de trouver un moyen, par le transport à meilleur marché et par de plus grands bénéfices, de rendre l'élevage plus rémunérateur que dans le passé.

M. W. F. MACLEAN (York-Sud): Monsieur l'Orateur, j'ai été frappé par ce débat et en particulier par celui qui a eu lieu récemment à Washington, au cours duquel on a révélé que le régime protecteur des Etats-Unis, met le cultivateur américain dans une position inéquitable, tellement inéquitable que même le président et le Gouvernement songent à établir un régime de subventions ou de prêts pour placer l'agriculture sur un pied d'égalité avec les industries organisées. Mon honorable ami qui vient de prendre son siège a argumenté d'admirable façon, mais je ne crois pas la mesure réalisable; car les Américains ne nous permettront pas l'accès de leur marché. Mais nous pouvons aider nos agriculteurs. Je m'expose à me répéter, mais le sujet en vaut la peine. En fusionnant nos deux réseaux de chemins de fer, actuellement source d'un gaspillage de 400 millions de dollars par année, nous pourrons contribuer à la diminution des prix de transport, et avoir ainsi un réseau des mieux organisés. De cette manière, non seulement nous économiserons beaucoup mais nous augmentrons de 40 p. 100 au moins le rendement du chemin de fer. Mais comme le transport est actuellement tout ensemble une question ferroviaire et maritime, je propose que la fusion comprenne la flotte commerciale de l'Etat et la flotte du Pacifique-Canadien. Alors, le Parlement pourra régler la question de transport. Nous pourrons ainsi mettre fin à la multiplication effrénée des services et épargner, comme je l'ai dit, 400 millions; et, plus j'y songe, davantage encore. Deux bureaux chefs à Montréal, deux services de messageries, deux services de télégraphe, deux services de trains, plusieurs à moitié remplis, sont autant de causes de dépenses inutiles, actuellement. Le fusionnement permettrait d'acquitter toutes les obligations des deux entreprises. Nous pouvons garantir un dividende de 6 p. 100 aux actionnaires du Pacifique, et en se partageant leur "actif étranger",—ce qu'ils devraient faire,—ils toucheraient 4 p. 100 de plus. Et nous aurions ainsi le plus beau réseau du monde, ferroviaire et maritime, ce qui permettrait non seulement d'accroître son efficacité de 40 p. 100 mais de diminuer les tarifs-marchandises de 33⅓ p. 100. Il ne sert à rien de parler de l'accès du marché américain pour nos cultivateurs, leurs concurrents des Etats-Unis ne le permettront jamais. Abandonnons ces chimères et nous réussirons. Pour ma part, je continuerai aussi longtemps que je siégerai dans cette Chambre, d'insister sur la fusion des chemins de fer, l'élimination des services doubles, et l'application de nos énergies à l'amélioration de nos voies de transport par terre et par eau. Voilà une question pratique pour tous les cultivateurs dans cette Chambre et au dehors: mettre fin au gaspillage et assurer un meilleur service en fusionnant nos grandes entreprises de transport ferroviaire et maritime. C'est la grande question pour nous, actuellement.

Nous en savons long relativement à la convention relative à la navigation sur l'Atlantique-Nord mais nous n'avons jamais pu arriver à réglementer ses taux. Or, l'exploitation de nos propres navires et les économies que j'ai mentionnées nous mettront en état de faire entendre raison à n'importe quel monopole maritime, et de diminuer, comme je l'ai dit,

les tarifs-marchandises de 33⅓ p. 100. Voilà qui en vaut la peine. Je conviens avec l'honorable député de Huron (M. McMillan) que le cultivateur n'est pas toujours traité avec justice, mais je ne crois pas que nous puissions améliorer sa situation à moins de diminuer sensiblement les prix de transport, et cela ne peut se faire qu'en fusionnant les deux grands réseaux. Essayons de remédier aux griefs de nos cultivateurs en mettant fin à ce gaspillage, en réunissant nos moyens de transport sous une administration puissante, assurant ainsi non seulement le voiturage du bétail et du grain à meilleur marché mais aussi leur vente à meilleur compte.

M. A. de WITT FOSTER (Hants-King): Il me sera bien permis de dire en commençant, monsieur l'Orateur, que les remarques du proposeur de cette résolution ont été une révélation pour la Chambre. Je suis bien aise qu'il ait appelé notre attention sur ce sujet. Tous les honorables députés ne semblent pas d'accord sur le point de savoir si l'élevage est plus important que la culture du blé, mais il n'y a pas lieu d'épiloguer là-dessus. En fait, l'élevage est important non seulement à cause de son état actuel mais à cause aussi de ses possibilités, et c'est pourquoi je crois qu'il est à propos d'en disserter. Longtemps, la Chambre le sait, le marché britannique nous fut fermé; il nous est accessible depuis peu. Et maintenant qu'il est accessible, il me semble que le problème revient en grande partie à une question de transport. Il se peut qu'un examen des tarifs-marchandises indique certaines modifications de nature à aider, mais c'est là un aspect technique qui relève non seulement de cette Chambre mais d'experts qui s'en occupent, je présume. La question des tarifs-marchandises a été soumise d'une manière particulière à la commission des chemins de fer. Ici, il s'agit dans une large mesure d'une question de frets maritimes, et d'après l'opinion que je me suis formée, nous avons consacré des fonds à la construction d'une marine commerciale d'état non seulement en vue d'avoir un moyen de transporter les produits que nous vendons à l'étranger mais aussi ceux que nous y achetons. Je suis étonné que nous n'ayons pas utilisé cette marine marchande, et, en y faisant les améliorations nécessaires, que nous ne l'ayons pas affectée à cet important service. Il se peut qu'elle ne soit pas rémunératrice durant quelque temps, mais ce n'est pas une raison pour ne pas essayer. Nous avons une population de neuf millions d'âmes, et si nous voulons marcher dans la voie du progrès il nous faut nous écarter notablement de nos anciennes habitudes; autrement nous ne pourrons exploiter nos ressources et réaliser de nouvelles richesses aussi rapidement que le justifient nos obligations.

Les dépenses que nous aurions faites pour employer notre marine marchande à ce service auraient été justifiées. Nos exportations de bestiaux sont insignifiantes comparées à celles de nos concurrents. Je crois que le bétail canadien,—et je veux dire celui des Provinces maritimes tout aussi bien que celui de l'Ouest,—devrait rivaliser avec avantage avec celui des pays étrangers sur le marché anglais. Les Anglais donnent une plus grande attention aujourd'hui à l'importation des bêtes à cornes de même qu'à celle du blé de l'univers. Ils examinent cette question à la lumière de l'expérience acquise depuis quelques années. Comme résultat de cette expérience, je crois qu'ils seront portés à échanger des relations commerciales avec les dominions, grands et petits, ce qui sera au profit des uns et des autres. Le surplus de la population de la Grande-Bretagne pourra ainsi s'établir dans les dominions et se rendre indépendant sur les fermes et dans les diverses industries.

Un mot seulement au sujet de cette question. Un émigrant anglais en Australie une fois qu'il s'est établi dans son pays d'adoption vaut £60 par année pour sa mère patrie au point de vue des échanges, alors que le sujet anglais qui se crée un nouveau foyer aux Etats-Unis ne vaut que £12. Par conséquent, au point de vue des Anglais je crois que ce commerce pourrait être rendu si attrayant qu'ils le considéraient non seulement comme un accroissement normal d'efforts de la part des dominions, mais comme un mouvement digne d'être encouragé au moyen de lois. Mais ce qu'il y a de plus important, peut-être, que ces lois, c'est de faire l'éducation des Anglais non seulement en ce qui concerne les avantages de leur commerce avec les colonies mais les mérites des produits de ces colonies. Comme je l'ai déjà dit, je ne doute nullement que l'industrie de l'élevage du bétail dans les Provinces maritimes ne soit susceptible d'une sensible amélioration. Bien que l'exploitation de cette industrie soit plus coûteuse dans les Provinces maritimes que dans l'Ouest, cependant, vu les longues distances par chemin de fer pour le bétail de l'Ouest, notre voisinage de la mer nous dédommage de cet avantage et nous permet de rivaliser avec les commerçants du Royaume-Uni. Il s'agit donc maintenant de trouver des moyens de transport et des débouchés pour la vente de ces bestiaux si l'on veut que cette industrie prospère.

Il me semble que si la Chambre doit agir directement, son attention doit, sans contredit,

s'appliquer aux sujets en discussion de même qu'a l'abaissement du tarif sur les articles qui n'ont été soumis à aucun examen excepté celui des experts du département. Si les experts du ministère des Finances peuvent conseiller le Gouvernement au point d'attaquer une industrie importante, comme cela est arrivé récemment, il est certain que les experts du département de l'Agriculture devraient être en état d'entreprendre la solution de ce problème et nous diriger vers quelque orientation directe en ce qui concerne la vente des bêtes à cornes.

Bien que je ne sois pas opposé à l'idée d'un comité d'enquête à cet égard, je me demande ce qu'il peut bien déterminer. Nous avons déjà plusieurs comités en session, et que peut décider celui-ci qui ne soit pas connu sauf peut-être le sujet technique des tarifs? On ne prétendra certainement pas qu'un comité se réunissant ici pourra amener les Etats-Unis à abaisser le tarif sur les bestiaux afin que nous puissions avoir de nouveau ce marché pour nous. Je ne crois pas que personne soutienne que la sommation de témoins et l'examen de ce sujet par un comité ait ce résultat. L'industrie de l'élevage des bestiaux aux Etats-Unis, il y a quatre ou cinq ans, était en piètre situation, bien plus mauvaise que celle dont nous sommes témoins au Canada aujourd'hui. Qu'a fait le gouvernement américain? Par l'intermédiaire d'Eugène Meyer, de la commission de finances de la guerre, il a affecté des millions au rétablissement de l'élevage du bétail. Il en est de même de celui des moutons. On s'est départi des anciennes habitudes, ce qui me ramène à ma première observation, à savoir que dans le but de nous attaquer à quelques-uns des problèmes que nous avons aujourd'hui à résoudre, nous devons, tout en n'abandonnant pas nos idées de protection, de libre-échange ou de toute autre doctrine, chercher de nouvelles avenues pour l'application du système qui reste déjà. L'honorable député qui m'a précédé a lu des citations pour montrer le situation agricole chez nos voisins. Je suis passablement au fait de la situation dans l'Ouest central; je connais un bon nombre de gens qui sont en rapport avec la American Farm Bureau Associaton. Je suis quelque peu au fait des difficultés que les cultivateurs ont eu à surmonter aux Etats-Unis. Un certain nombre d'agriculteurs n'en sont pas encore sortis; cependant, en général, tous sont disposés à admettre que la situation s'est fort améliorée comparativement à ce qu'elle était, il y a cinq, ou même quatre ans passés. Et que propose donc le bill McNary-Hangen auquel on a fait allusion tout à l'heure? On est bien loin de proposer que les Etats-Unis jettent la protection aux orties et deviennent un pays libre-échangiste; pas du tout. On propose tout simplement de constituer un vaste fonds de 675 millions afin de prendre soin du surplus des produits du pays, qui sont destinés à l'exportation. Les habitants des états du centre n'ont nullement le désir d'abolir le régime protecteur; il n'y a aucun mouvement de cette nature qui se dessine là-bas. Quelle est la principale figure qui domine tout ce mouvement? C'est M. Frank O. Lowden, ex-gouverneur de l'état de l'Illinois, et vous ne sauriez trouver un protectionniste plus convaincu, ni aux Etats-Unis, ni au Canada, ni dans aucune autre partie du monde. Les hommes les plus en vue dans ce mouvement de la American Farm Bureau Association sont d'avis que la protection convenablement appliquée protégera le cultivateur américain tout aussi bien que celui de n'importe quel autre pays et je partage aussi cette manière de voir.

Quelques-uns estiment que l'homme est protectionniste dans son enfance et pour quelque temps avant de mourir, mais qu'il est n'importe quoi entre ces deux périodes de son existence. C'est fort possible. Cependant, il n'en reste pas moins acquis que l'agriculture peut être protégée au Canada, à mon humble avis et cette protection est de nature à l'aider et à lui assurer un prolongement de vie. Si nous avons négligé de protéger l'industrie agricole par le passé, ce n'est pas là une raison pour que nous refusions de le faire à l'avenir. Si nous n'avons pas pris par le passé les moyens nécessaires pour créer de nouvelles richesses, ce n'est pas là une raison pour nous empêcher de le faire à l'avenir.

Des incidents de cette nature se produisent ici de temps à autre tandis que d'autres problèmes pourraient faire le sujet d'études approfondies de la part d'un groupe de nos experts Canadiens. Pour ne citer qu'un exemple, je n'ai pas eu la chance d'examiner tous les travaux que le docteur Tory a produits; toutefois, je dirai au gouvernement actuel, de même qu'à ceux du passé et de l'avenir: si nous utilisions la centième partie de l'intelligence de nos professeurs d'université et de nos hommes d'affaires, si nous comptions un peu plus avec le génie du peuple Canadien, nous pourrions donner des solutions à nombre de problèmes qui restent en suspens d'une session à l'autre.

M. WARD: Mes honorables amis de l'opposition officielle disent à tout bout de champ qu'ils protégeront le cultivateur. En toute justice pour cette Chambre, ils feraient bien

d'expliquer de quelle façon ils pourront accorder une certaine somme de protection à l'agriculteur canadien comme tel?

M. FOSTER: Je ne devrais ni ne pourrais tenter d'expliquer à mon honorable ami, en discutant une résolution de cette nature, combien peu de connaissances, tous, tant que nous sommes, et je ne fais pas exception à la règle, nous possédons sur cette question de la protection. Voilà un aveu plein de franchise n'est-ce pas? Il est évident, je n'hésite pas à le dire, qu'un bon nombre d'entre nous passent dans la vie, discutant la question du libre-échange et de la protection au point de vue spéculatif et tirent la conclusion en dernier ressort qu'ils sont bien peu renseignés sur ce sujet. Pour moi, c'est là le point de vue très raisonnable qu'ont adopté un bon nombre des grands hommes dont les noms se sont perpétués à travers les siècles. Cependant, je me permettrai de signaler à l'attention de mon honorable ami un fait qui a intéressé et intéresse encore fortement la population des Iles-Britanniques, à tel point que le gouvernement anglais a voté une subvention de 675,000 louis sterling pour encourager l'étude du problème et, si j'ai bien compris, il se propose de porter le chiffre de la subvention à un million de louis sterling l'année prochaine. Tout le problème se résume à ceci: de quelle façon protéger le blé récolté dans les limites de l'empire, de façon à accorder aux producteurs des dominions un prix plus élevé que celui qu'ils touchent actuellement, sans que les contribuables des Iles-Britanniques paient plus cher pour l'achat de leur blé?

M. WARD: L'honorable député préconise t-il le paiement d'une subvention aux producteurs de blé du Canada?

M. FOSTER: J'étais sur le point de faire une assertion qui répond, à mon sens, à la question de l'honorable député. Pour ce qui est des subventions, étant donné que je suis un protectionniste et que les subventions sont la plus haute forme de protection, je préconise le paiement d'une subvention chaque fois que la chose est nécessaire afin de convertir en de nouvelles richesses les ressources naturelles du pays. Et je fais cette assertion sans hésiter. Au cours des quatre années comprises entre 1919 et 1922, le Royaume-Uni a importé 670 millions de boisseaux de blé. De cette énorme quantité de blé, 60 p. 100 provenait de l'étranger et 40 p. 100 des dominions britanniques; or, sur ce 40 p. 100 importé des dominions, le peuple anglais a épargné en moyenne 42c. par boisseau comparativement au blé importé de l'étranger. Je me rends compte que cette assertion sera peut-être contredite, car mes honorables amis n'auront rien de plus pressé que de dire: comment cette assertion peut-elle être exacte du moment que notre blé est vendu au prix du marché de Liverpool?

On peut vérifier l'exactitude de ce fait en examinant les tableaux des importations du Royaume-Uni pendant ces années. Vous les trouverez à la bibliothèque et, si vous divisez le prix en c.a.f. au consommateur britannique par le nombre de boisseaux, vous verrez que ma déclaration, qui porte l'imprimatur du gouvernement britannique, est absolument vraie. Donc, quand le ministre de l'Agriculture dit qu'il hésite à demander au peuple britannique de reconsidérer son attitude au sujet de la préférence parce que le gouvernement actuel ne veut pas demander au consommateur de se taxer pour favoriser les marchandises canaquatre années,—je n'ai pas les rapports des années suivantes,—le consommateur anglais de années suivantes—le consommateur anglais de blé s'est taxé en moyenne de 42 cents par boisseau de plus pour le blé étranger que pour celui de l'empire.

M. WARD: L'honorable député conseillerait-il une telle ligne de conduite en ce qui regarde le bétail?

M. FOSTER: Nous n'en avons pas besoin. L'honorable député et ceux qui l'entourent parlent de conserver l'identité de notre blé dans l'Ouest canadien. Je prétends que l'identité du blé canadien est perdue une fois qu'il a traversé la frontière des Etats-Unis et le consommateur britannique ne connaît rien de l'identité du blé canadien quand il est mêlé à du blé américain.

M. YOUNG (Weyburn): En êtes-vous certain?

M. FOSTER: J'en suis aussi certain que les Anglais eux-mêmes et ils le disent.

L'hon. M. DUNNING: Non, non.

M. FOSTER: Le ministre des Chemins de fer dit "Non, non". Entend-il dire que des Anglais, qui prétendent connaître le commerce, ne m'ont pas dit cela? Il ne dirait certainement pas cette chose.

L'hon. M. DUNNING: Avec la permission de mon honorable ami je puis lui répliquer que sa déclaration est absolument contraire à tous les témoignages entendus devant la commission royale d'enquête sur les grains, quand elle a entendu les importateurs anglais. On s'est très peu plaint de l'intégrité du certificat canadien garantissant la qualité et l'identité de notre blé.

M. FOSTER: Expédié par des ports canadiens directement en Grande-Bretagne, ou expédié par des ports américains et mêlé à des blés américains?

L'hon. M. DUNNING: Si mon honorable ami veut prendre la peine de lire le rapport de la Commission royale d'enquête sur les grains, il verra que tous les témoignages indiquent que le blé d'origine canadienne, quelle qu'ait été sa route de transport, remplissait les conditions de la loi canadienne et du certificat canadien.

M. FOSTER: C'est vrai pour le blé exporté uniquement des ports canadiens, si c'est le moindrement vrai. Je fais observer que nos rapports du commerce indiquent qu'en 1923, nous avons expédié 176,000,000 de boisseaux de blé canadien au Royaume-Uni. Les rapports anglais de la même année indiquent une importation du Canada de seulement 47 millions 47 millions de boisseaux importés du Canada à d'autre pays que le Royaume-Uni. Ces 47,000,000 de boisseaux importés du Canada par la Grande-Bretagne peuvent avoir conservé la qualité qu'ils avaient quand ils ont quitté le pays. Je n'ai rien à redire sur ce point et c'est peut-être à eux que le ministre fait allusion. Mais prenez les millions de boisseaux qui passent par Buffalo et autres ports américains, qui sont mélangés avec du blé américain et expédiés outre-mer. Il n'y a aucun doute que ces blés n'aient perdu leur identité canadienne. Donc, après tout, voici ce que je veux faire ressortir: on devrait inaugurer un système pour faire entendre cela aux Anglais eux-mêmes et, en outre, on devrait établir des centres de distribution sur lesquels les pays étrangers n'auraient pas la haute main. Parce que pour ainsi dire toute voie de distribution du blé canadien en Angleterre est aujourd'hui un centre de distribution qui manipule du blé de l'Argentine et de tous les pays d'où l'Angleterre importe. Par conséquent, il se trouve en mesure de déterminer quelles quantités de blé étranger passeront à cet endroit, quelles quantités de blé canadien, par exemple, et le prix est fixé selon la parité de l'univers, bien qu'elle puisse varier avec les mois. Le sujet est compliqué et je tiens à déclarer que je ne sais pas tout ce qui intéresse les problèmes du blé. On peut le voir peut-être par mes remarques, mais j'ajoute ceci: j'ai soigneusement étudié le sujet et j'ose dire qu'il est ici des députés qui ne l'ont jamais étudié. Je m'intéresse à la question parce que je tente de découvrir de moi-même quelque base pour nous permettre, à nous, gens de l'Est, d'aider à ceux de l'Ouest. En d'autres termes, l'application de la protection au Canada et aussi à l'Empire. Si, par exemple, la Grande-Bretagne achetait cent millions de boisseaux de blé canadien et payait 20c. de plus par boisseau, au lieu de 42c. de moins comme elle l'a fait de 1919 à 1922, le marché anglais du blé étranger recevrait cent millions de boisseaux de moins. N'est-il pas raisonnable de supposer que dans ces circonstances le prix du blé étranger en Grande-Bretagne puisse baisser de 20c.? Alors la consommateur de Grande-Bretagne économiserait 20c. par boisseau et le producteur canadien vendant son blé là-bas gagnerait autant par suite du surplus qu'il toucherait. Je prie mes honorables collègues de réfléchir à cela.

Je crois qu'on obtiendra de très bons résultats de la nouvelle association récemment fondée en Angleterre, la "Self-Supporting League", laquelle a pour but de renseigner le public sur la qualité et la valeur des divers produits importés et vendus en Grande-Bretagne et que les Dominions d'outre-mer en retireront des avantages. Pour moi, si l'on a attendu un grand nombre d'années avant de lever l'embargo sur le bétail canadien, c'est surtout à cause de certaines questions d'intérêt personnel là-bas. Si nous pouvions concilier les intérêts personnels de Grande-Bretagne avec ceux des Dominions, de l'Australie, de l'Afrique du sud et du Canada et que nous pussions nous entendre pour écouler au centre même de l'empire les produits de ses contrées lointaines en établissant une préférence réciproque, je crois que nous réussirions à développer non seulement l'industrie, mais aussi l'agriculture dans les Dominions comme dans la métropole.

Je peux dire à mes honorables collègues que cela intéresse que s'ils veulent s'adresser au secrétaire de la "Self-Supporting League" à Londres, ils obtiendront de lui des renseignements dans le genre de ceux que je viens de donner et portant la sanction de M Stanley Baldwin, premier ministre de Grande-Bretagne. En outre, le gouvernement anglais étudie attentivement le sujet aujourd'hui, dans le but non seulement de faciliter le développement du commerce entre les différentes parties de l'empire, mais aussi d'améliorer la situation dans les Dominions où les gens de Grande-Bretagne puissent aller s'établir dans l'espoir de pouvoir écouler dans leur pays natal ce qu'ils y produiront plus tard. Mon raisonnement s'applique non seulement à la culture du blé, mais aussi à celle de la pomme et à beaucoup d'autres industries au Canada, dans l'Est comme dans l'Ouest.

M. MILLAR: L'honorable député dit-il que les gens de Grande-Bretagne paient plus cher pour leur blé parce qu'il vient du Canada?

M. FOSTER: Non, mon honorable collègue ne m'a pas bien compris. J'ai dit le contraire. J'ai expliqué que de 1919 à 1922, les gens de Grande-Bretagne ont payé en général, 42c. de plus par boisseau pour le blé étranger que pour le blé cultivé ou acheté au Canada, en Australie et d'autres parties de l'empire. Voilà ce que j'ai dit.

M. VALLANCE: Est-ce que le contrôle de l'Etat chez nous n'y a pas contribué?

M. FOSTER: Pas à cette époque-là.

M. VALLANCE: Ce contrôle existait en 1919.

M. FOSTER: Peut-être en 1919, mais pas subséquemment. Cet état de choses est dû à de multiples raisons que je ne pourrais expliquer en quatre heures de temps, si même toutefois je réussissais à les expliquer toutes. (*Exclamations.*)

J'entends des députés rire de l'autre côté. Ils ne connaissent pas le sujet, car ils ne l'ont jamais étudié. Ils diraient probablement avec un sourire affecté, qu'il n'est pas vrai que le gouvernement anglais ait payé 42c. de plus pour le blé étranger. Or je ferai remarquer que le très honorable Stanley Baldwin a, dans une déclaration qu'on trouvera au commencement d'un certain ouvrage, relaté tous ces faits, non seulement en ce qui concerne le blé, mais aussi pour d'autres produits, y compris les bestiaux sur pied, la viande frigorifiée, les pommes et tous les autres produits importés en Grande-Bretagne au cours des années que j'ai citées.

L'hon. M. DUNNING: Dire que le blé canadien a été vendu en moyenne en Grande-Bretagne, pendant quatre ans, 42c. de moins par boisseau que le blé étranger constitue une déclaration très importante.

M. FOSTER: C'est exact.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député voudrait-il citer la source de son renseignement, car si elle est exacte, c'est une déclaration très intéressante et très importante pour le Canada.

M. FOSTER: Je n'avais pas l'intention d'aborder cette question ce soir et je n'ai pas apporté avec moi la documentation voulue, mais je puis envoyer un page à ma chambre d'où il me rapportera un relevé des importations anglaises qui s'y trouve; je pourrai ainsi indiquer à mon honorable ami la source de mes renseignements. Ou, s'il le préfère, je lui ferai remettre ces documents lorsque j'aurai terminé mon discours, et il pourra alors calculer les prix pour son propre compte.

L'hon. M. DUNNING: J'en saurai gré à l'honorable député.

M. FOSTER: Je ne communique pas à la Chambre ces données comme provenant du *Belcher's Almanac* ou d'une autre source de cette sorte. Ce sont des faits de nature à renverser d'étonnement le public anglais lui-même. Je n'ai pu qu'examiner la période écoulée entre 1919 et 1922. Quant à savoir si le même état de choses existe encore, c'est une autre affaire. Il n'en reste pas moins, toutefois, que mon assertion est fondée sur les faits tels que les relèvent les importations du Royaume-Uni pour les années mentionnées.

M. EVANS: L'observation de mon honorable ami s'applique-t-elle au blé que l'Angleterre a reçu au cours du même mois des diverses parties du monde, ou fait-il allusion à une époque où il était impossible d'effectuer le transport du blé canadien?

M. FOSTER: Je saisis la portée de la question posée par mon honorable ami et il se peut que les circonstances dont il parle aient contribué à cet état de choses. Toutefois, le prix que j'ai mentionné était le prix moyen pour tous les mois sous revue. Il va sans dire, la concurrence de la république Argentine et d'autres pays pendant les mois où s'effectue la mise en vente de notre blé doit entrer en ligne de compte.

Je désire maintenant faire une autre observation sur cette résolution de première importance que nous sommes à délibérer. Je suis d'avis que ce Gouvernement, ou tout autre gouvernement au pouvoir en Canada, pourrait fort bien ajourner pour le moment l'exécution d'un bon nombre d'ouvrages publics et concentrer son attention, ainsi que celle du Parlement à ces industries de la plus haute importance, l'élevage, l'agriculture, et par dessus tout, l'industrie manufacturière. J'ai la conviction qu'il nous faut explorer de nouveaux champs d'action et inaugurer des nouvelles méthodes pour le prélèvement des fonds nécessaires à l'expansion de notre domaine industriel, car personne ne pourra solliciter du public,—et à coup sûr, aucun groupe d'individus dans cette Chambre n'est en mesure de le faire,—du capital pour les nouvelles entreprises; on ne pourra vendre d'actions de priorité de nouveaux établissements, dès que le public se rendra compte du double impôt qu'il faudra acquitter, c'est-à-dire si cet impôt est maintenu. A tout événement, même s'il est supprimé, la grande difficulté dans un pays neuf comme le nôtre consiste à se procurer des fonds pour l'expansion de nos industries, exception faite des fonds qui nous viennent de certaines sources,

comme par exemple, de la International Pulp and Paper Company et d'autres corporations analogues qui consacrent quarante à cinquante millions à l'aménagement d'une force hydraulique ou à l'exploitation de quelque autre monopole national. Il s'agit là de placements d'une catégorie qui diffère du tout au tout de ceux que j'ai à l'idée, parce que ces gens disposent de biens considérables contre lesquels ils peuvent émettre de nouvelles obligations, de nouvelles actions et ainsi de suite. Mais je veux parler du capital nécessaire à l'établissement de nouvelles industries, et il me semble qu'à ce point de vue spécial ce Gouvernement et ce Parlement devront concevoir de nouveaux moyens destinés à donner un regain de vie à notre industrie, à l'agriculture au pays, et à implanter celle de l'élevage là où on ne la pratique pas à l'heure actuelle. Je suis convaincu que la nation qui s'emploie ainsi à encourager ce prélèvement de fonds et cette mise en valeur en s'adressant à l'initiative particulière, ou si vous voulez, par d'autres moyens que l'on pourrait concevoir, peut facilement déterminer cette recrudescence d'activité, et que cela étant, nous ne manquerons pas d'avantages susceptibles d'attirer des immigrants par tout le pays, même des Etats-Unis. Une fois que nous aurons les industries voulues pour leur assurer de l'emploi, ce qui importe beaucoup plus qu'un simple lieu de séjour, nous aurons tous les immigrants que nous souhaitons. Si nous avons du travail à leur offrir, soit à l'atelier ou sur la terre, nous aurons des immigrants et nous pourrons les garder au pays. Dans l'état actuel des choses, les immigrants qui arrivent au pays, y font un court séjour, puis s'en vont ailleurs; et à mon humble avis, si l'on songe au résultat d'ensemble obtenu au point de vue de notre expansion nationale, autant aurait valu ne rien dépenser des trente ou quarante millions que nous avons consacrés à cette fin depuis les quelques dernières années.

J'appuie la résolution, non parce que je crois qu'en créant un comité cette session-ci nous trouverons plus rapidement la solution recherchée, mais parce que, à mon sens, nous devrions recueillir, sur l'industrie, tous les renseignements possibles, quelle que soit leur provenance, afin de nous mettre en état d'arrêter un parti à prendre. Sans m'attendre que l'on fera beaucoup cette session-ci, je suis en faveur de la résolution pour la raison que je viens d'indiquer.

L'hon. M. TOLMIE (Victoria) (C.-A.): Je désire féliciter l'auteur de la résolution (M. Coote) pour en avoir ainsi saisi la Chambre. Même si nous ne recueillons peu de nouveaux renseignements, nous pouvons peut-être faire le jour sur quelque aspect de la question, ce qui contribuerait en partie à la solution du problème pour le moment.

Pour moi, il n'y a rien de plus important en agriculture que l'élevage des bestiaux et la culture mixte, de préférence à la culture d'une spécialité. Je ne blâme pas un cultivateur établi sur une terre neuve de tirer dans les premières années sur les réserves d'azote, de potasse et d'acide phosphorique qui s'y trouvent. Il a bien le droit d'en profiter dans les premières années de son installation. Ces éléments lui sont d'un grand secours. Il arrivera ici ce que l'on a constaté ailleurs en Amérique. Après que le sol aura été épuisé, il faudra se livrer à la culture mixte ou semer du blé sur un sol maigre, comme on fait encore dans certains pays. Il a été démontré que le Canada peut produire une excellente qualité de bœufs. En différentes occasions, l'Alberta a expédié à Chicago des bœufs engraissés dans les pâturages. Nos animaux y ont été vendus à un prix supérieux à celui obtenu sur ce marché par le bœuf américain provenant de divers états de l'Union. Nous avons aussi envoyé des animaux maigres en Angleterre où ils ont été soumis à une période d'engraissement par les nourrisseurs Anglais. Ces animaux ont rapporté les premiers prix aux principales expositions tenues en grande-Bretagne. Les éleveurs de la Colombie-Anglaise produisent une viande de belle qualité. Le bœuf engraissé dans les herbages de la Colombie fournit une viande succulente. Cette province possède un des plus grands ranches d'élevage du Canada.

Les buts à atteindre dans l'industrie de l'élevage sont d'abord de produire une bonne qualité de bœuf, de savoir nourrir et engraisser les animaux, et enfin d'allonger la période de placement de nos produits. Le cultivateur possède en bonne partie les moyens d'atteindre ce triple but.

Premièrement, qu'il choisisse les sujets qui lui donneront le meilleur bœuf; deuxièmement, qu'il leur donne une nourriture abondante durant la période de développement; troisièmement, qu'il les garde au pacage plus longtemps que c'est l'habitude aujourd'hui dans l'Ouest. Je sais bien qu'il faut être habile et posséder un matériel coûteux pour faire l'engraissement des bestiaux; mais dans l'Ouest les bœufs paissent en plein air et se nourrissent de broussailles avec beaucoup plus de profit que les bêtes gardées à l'étable. Dans cet immense pays, vu le bon marché de la nourriture, l'engraissement des animaux devrait se faire avantageusement.

On fait une autre faute en précipitant l'expédition des animaux dans les trois derniers mois de l'année. J'ai vu passer des convois chargés de bœufs pour Winnipeg et provenant des jeunes colonies de la prairie de l'Ouest. A les voir on eût dit qu'ils avaient été élevés plutôt en vue de la course que de la boucherie. Faut-il s'étonner qu'ils rapportent si peu, vendus aux abattoirs.

La question des prix de transport sera toujours une affaire de premier intérêt dans une contrée où les distances à parcourir sont énormes. Il faut tout faire pour abaisser ces prix le plus possible.

Il y a en outre la traversée de l'Atlantique qui réclame un sérieux examen. La question des frets n'est pas si facile à régler qu'on serait porté à le croire, après avoir entendu certaines observations. Les chargements de retour sont nécessaires à cet effet, et bien d'autres questions connexes entrent en ligne de compte.

La question d'expédier de la viande refroidie au lieu du bœuf sur pied en Angleterre a été depuis longtemps réglée. L'Argentine a le pas sur nous pour les viandes réfrigérées. J'ai été très surpris de la qualité uniforme obtenue par les éleveurs Argentins pour les viandes exposées à Smithfield Market, à Londres, en 1921. Les quartiers de bœuf étaient tous à peu près semblables et en bonne condition et de qualité uniforme; ils étaient en grande demande par ceux qui aiment le bœuf réfrigéré ou congelé. Je crois que l'Anglais est bon juge pour apprécier le rôti de bœuf; c'est une qualité qu'il a acquise avec le temps, après plusieurs siècles.

Au moment où je me trouvais là, le bœuf frais tué se vendait 50 p. 100 plus cher que le bœuf congelé. Ainsi, du moment que le public anglais préfère la viande fraîche, ne vaut-il pas mieux nous occuper de perfectionner cet article d'exportation plutôt que d'expérimenter sur un autre?

L'Argentine peut produire à meilleur marché que les éleveurs canadiens. Vouloir leur faire concurrence dans l'exportation de la viande, c'est nous exposer à un échec.

On a parlé des Etats-Unis dans la discussion de ce soir. Sans doute, tous ceux qui connaissent l'industrie des viandes savent pertinemment que ce pays, situé à nos portes, constitue pour nous le marché idéal. Mais les Américains ont leur mot à dire quant à cela et nous ne pourrons pas abolir ce tarif tant qu'ils ne trouveront pas cette suppression avantageuse. Les éleveurs des Etats-Unis couvrent une large part du territoire du Texas, de l'Arizona, du Nouveau-Mexique, du Montana, du Wyoming, de l'Idaho, de la région est de l'état de Washington, de l'Orégon, du Nevada et d'une partie de la Californie. Ces hommes produisent de la viande de boucherie dans à peu près les mêmes conditions que nos éleveurs des prairies de l'Ouest. Ils cherchent leur débouché dans la zone des céréales. Voilà les hommes qui, de concert avec un grand nombre d'autres cultivateurs ont exercé sur les autorités américaines la pression responsable du tarif d'urgence institué en 1920 et qui a été suivi peu après par le tarif dit Fordney.

Donc les cultivateurs américains ne sont pas favorables à la suppression du tarif et cela m'étonne d'apprendre que des assemblées de cultivateurs aient réclamé son abolition. Je suis enclin à voir là dedans l'influence du parti démocrate. Il y a une semaine ou deux, j'ai cité des articles de publications américaines qui s'intéressent à l'élevage et j'ai montré ainsi que voilà quelques mois, lorsque l'industrie laitière était menacée aux Etats-Unis, le gouvernement du pays n'a pas hésité à relever de 50 p. 100 les droits de douane sur le beurre. Les résolutions que j'ai citées témoignaient en outre du désir d'un relèvement tarifaire sur les viandes en conserve, les peaux et quelques-uns des autres produits secondaires de l'élevage du bétail.

Il me semble que nous pourrions fournir au marché anglais des animaux d'une meilleure qualité. J'ai fait remarquer il n'y a pas longtemps que, si nous apportons plus de soin à la reproduction et à l'alimentation des animaux pendant la période de croissance, nous réussirons davantage sur le marché anglais. Nous n'avons pas tout ce qu'il nous faut en fait d'animaux de la qualité requise et certains exportateurs complètent leurs envois avec des animaux de qualité inférieure. Cela n'est pas de nature à encourager l'achat de nos bestiaux sur le marché anglais. Nous y avons acquis une excellente réputation et il nous importe de maintenir aussi haute que possible la qualité du bétail que nous y expédions afin d'y assurer une demande constante des bestiaux canadiens.

Notre marché intérieur est très important aussi et nous devrions produire à son intention une viande de meilleure qualité. Je n'oublierai jamais la convention annuelle de la société dite "Aberdeen Angus Breeders' Association" à laquelle j'assistai dans la ville de Brandon il y a quelques années: on y servit du bœuf pris de quelques bouvillons qui avaient remporté les premiers prix. Jamais, ni ici ni en aucun autre pays, je n'ai goûté un bœuf aussi succulent; celui qui y goûte en veut assurément autant qu'il en peut obtenir de la même qualité. Une des raisons pour

lesquelles notre population ne mange pas plus de bœuf, c'est que souvent on lui en sert de qualité très inférieure. Ce soir encore je me suis trouvé devant un morceau de rosbif que j'ai dû abandonner après en avoir mangé la moitié à force de patience et de persévérance. Cette viande était si dure que même un affamé s'avouerait vaincu. Si nous voulons relever notre marché intérieur, il faut produire du bœuf de qualité supérieure et l'offrir en vente d'une manière qui attire le consommateur.

Le bon bœuf de boucherie doit faire concurrence à la viande de vieilles vaches laitières qui ont donné des années de service dans l'industrie laitière et qui ont rapporté mainte fois le prix de leur élevage et de leur entretien. Quand elles sont trop âgées pour servir plus longtemps à l'industrie laitière, on les expédie à l'abattoir. Si nous produisons une plus grande quantité de bon bœuf de boucherie pour faire la concurrence à cette viande inférieure, nous réussirons à la faire mettre en conserve ou en saucisse, les seuls rôles qui lui conviennent.

Nous devrions tout mettre en œuvre pour ouvrir le marché anglais à nos animaux laitiers. Mieux que tout autre pays de l'univers nous avons assaini nos troupeaux au moyen de la tuberculination Nous avons augmenté à tel point le rendement de notre vache laitière qu'elle est recherchée dans tous les pays du globe. Plus d'une fois le Canada a détenu le record du monde pour le rendement en lait et en beurre. J'ai visité quelques troupeaux de vaches laitières en Grande-Bretagne et j'ai la conviction qu'ils gagneraient à l'addition de quelques bons animaux canadiens.

L'honorable député de Huron-Sud (M. McMillan) a comparé la situation agricole du Canada à celle de la Grande-Bretagne. Le cultivateur anglais n'est pas un pionnier: sa terre est cultivée depuis de longues années; le drainage souterrain est installé de même sans doute que des clôtures et des dépendances permanentes. Il n'est donc pas dans l'obligation d'y placer des capitaux considérables. Sur ma terre, à l'ouest des montagnes, j'ai trouvé que, chaque fois que j'ai pu mettre un peu d'argent de côté, il me faut toujours le dépenser pour défricher, pour poser une clôture, construire des bâtiments ou installer des drains. Cette nécessité est inconnue au cultivateur anglais; par conséquent il peut mettre plus d'argent de côté et partant réaliser des bénéfices plus raisonnables.

Je suis très surpris d'entendre dire que les cultivateurs américains ne veulent pas du tarif, car, comme je le disais il y a un instant, le Gouvernement n'a pas hésité à augmenter le tarif des Etats-Unis sur le beurre à la demande des cultivateurs mêmes. Relativement au bill Haugen dont il a été question plusieurs fois ce soir, il avait pour objet, si je comprends bien la situation, d'aider le congrès américain à trouver un débouché pour le surplus des produits agricoles de ce pays. La grande objection à ce bill, je crois, c'est que l'on fixait un prix plus élevé que le prix normal du marché mondial, il se produirait une énorme augmentation dans la production de ces produits particuliers et il serait conséquemment difficile de trouver un marché pour le surplus de la production et le gouvernement américain serait forcé de combler le déficit.

J'ai écouté attentivement les remarques de l'honorable représentant d'Huron-Sud qui, je sais, est expert dans l'élevage des animaux de boucherie; je l'ai rencontré aux réunions du Farmers' Institute il y a quelques années, à l'ouest des montagnes; il est bien connu des éleveurs du Canada. Je l'ai entendu il y a quelques minutes nous parler du merveilleux marché des Etats-Unis. J'approuve ses remarques. Il a parlé de plus de ce marché que fréquentent les riches des centres populeux, des gens qui demandent un bon steak épais et juteux provenant d'un bouvillon de choix et qui ne craignent pas de payer le prix. Dans quelques hôtels des Etats-Unis, il n'est pas rare de payer trois dollars pour un tel steak. Permettez-moi de demander à mon honorable ami comment cet état de choses a été créé dans ce pays. Comment les gens se sont-ils enrichis? Comment se fait-il que ces gens soient en mesure de payer des prix aussi élevés pour les produits de la ferme? Ces choses se passent dans le pays qui, pendant des années, a maintenu le tarif le plus élevé du monde. On a préservé pour le peuple la richesse du pays; ces gens ont sauvegardé leurs propres marchés, et dès que nous serons assez sages pour fermer la porte aux produits étrangers au Canada, afin de conserver nos marchés pour nos gens et de garder nos jeunes gens au pays, nous aurons notre part de prospérité.

L'honorable député qui siège à ma droite (M. Maclean), a aussi parlé d'un projet qui lui est cher, le fusionnement des deux grands réseaux ferrés du Canada. Certains de nos plus grands exportateurs m'ont déclaré que s'il y a une chose au monde qu'ils redoutent, c'est le fusionnement des deux réseaux. Ils prétendent que, bien que la même base s'applique aux deux réseaux, il n'en existe pas moins une grande concurrence entre les deux, ce qui tourne à l'avantage des éleveurs; cela leur a permis d'obtenir leurs wagons beaucoup plus

promptement et en meilleur ordre; les bestiaux ont été expédiés sans délai et les conditions d'autrefois ont entièrement disparu.

Il me fait grandement plaisir, monsieur l'Orateur, d'appuyer le projet de résolution.

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, j'approuve presque entièrement les remarques si intéressantes de l'honorable représentant de Victoria (M. Tolmie). Vraiment, je ne vois pas comment nous pourrions différer d'opinion sur un projet de résolution qui semble rencontrer l'approbation générale. Il est admis à peu près partout que nous ne pouvons assurer le succès permanent de l'agriculture sans nous occuper de l'élevage sous une forme ou une autre. On se rappellera qu'après la guerre aucune division de l'industrie agricole ne fut plus lourdement atteinte par la terrible baisse de 1920 que celle de l'élevage. Elle a été atteinte plus promptement et plus lourdement que celle des producteurs de grain. C'est à cause de cette baisse, et à cause du fait que le marché américain nous fut fermé par le tarif avant la levée de l'embargo britannique, que nos éleveurs se trouvèrent aux prises avec trois difficultés: la baisse énorme des prix, l'exclusion du marché américain et l'embargo anglais contre le bétail canadien. Conséquemment, l'industrie de l'élevage, sur les ranches surtout, reçut un coup terrible et sa subsistance fut mise pendant quelque temps en doute. Depuis, la situation s'est de beaucoup améliorée, depuis deux ou trois ans surtout, non seulement au point de vue de la quantité et de la qualité de nos animaux, mais aussi au point de vue des prix et des profits.

Un mot seulement sur le marché britannique. Bien qu'il soit éloigné, il offre plusieurs avantages. Nous devons remplir trois conditions pour nous assurer ce marché: l'une est la quantité, la seconde la qualité et la troisième la régularité de l'approvisionnement. On croit que si nous avons un approvisionnement au printemps et un autre à l'automne, on répondra aux besoins du marché anglais. Ce marché absorbera les bestiaux canadiens chaque semaine et chaque mois de l'année, pourvu que vous ayez la qualité requise. Ce que nous avons expédié jusqu'à présent n'est rien en comparaison de l'approvisionnement énorme que requiert ce marché.

Pourquoi devons-nous augmenter le nombre de nos bestiaux? Il est vrai que nous en expédions en Grande-Bretagne, actuellement, 5 fois plus qu'en 1922, année qui précéda la levée de l'embargo et que, depuis, la quantité que nous en expédions aux Etats-Unis a diminué de 230 p. 100, de sorte que le total de nos exportations a légèrement augmenté. Mais pourquoi n'en vendons-nous pas plus? Je me rappelle le temps où tout cultivateur de l'ouest de l'Ontario avait un beau troupeau de bouvillons qu'il faisait admirer aux visiteurs. Pourquoi les habitants des environs de la baie de Fundy, dans les Provinces maritimes, dont les granges regorgent de foin pour lequel on ne trouve plus de débouchés et qui n'ont pas de bétail à nourrir, n'expédient-ils pas plus d'animaux d'engrais en Angleterre? Je me demande si nous avons perdu le goût du travail persévérant que demande l'engraissement du bétail. La raison n'en est-elle pas que la plupart des jeunes gens ont quitté les fermes de l'Est pour aller se livrer à ce travail dans l'Ouest? Quelle que soit la raison, il nous faut recommencer à développer ce commerce. N'est-il pas naturel qu'il faille du temps pour y arriver? Notre commerce d'exportation du bétail en Grande-Bretagne est détruit depuis trente ans; il nous faut tout refaire à neuf. Depuis trois ans, comme je l'ai dit, nous avons pu augmenter de 500 p. 100 la quantité d'animaux exportés en Angleterre, bien que, il faut en convenir, les exportations aux Etats-Unis aient diminué de 230 p. 100.

N'ayant plus de débouchés aux Etats-Unis, nous avons dû en chercher en Angleterre et nous avons amélioré la qualité de notre bétail, car seule la qualité peut compenser les frets exorbitants que nous avons à verser pour couvrir cette distance considérable. En ce sens, nous avons profité de cet état de choses. C'est-à-dire que, plus le marché est éloigné, meilleure doit être la qualité du produit pour compenser le prix de transport. Plus la qualité du bétail est inférieure, et le plus près de chez soi il faut le vendre, car on ne pourra le transporter au loin. Par conséquent, cet état de choses nous procure un avantage accessoire, puisqu'il nous porte à améliorer la qualité de notre bétail. Je ne fais pas trop état de cela, car je préférerais que nous ayons des débouchés aussi bien aux Etats-Unis qu'en Angleterre; mais, puisque nous perdions les premiers, ce fut une aubaine d'obtenir pour ainsi dire un libre accès aaux seconds. Par continuité, j'entends que nous devons nous occuper fort activement de ce commerce et expédier durant tous les mois de l'année afin que ceux qui ont apprécié notre bétail puissent en obtenir sans cesse.

Mon excellent ami de Marquette (M. Mullins), que nous aimons toujours à entendre parler de l'industrie de l'élevage, n'est pas simplement un admirateur platonique; c'est un véritable éleveur. Il n'élève peut-être pas beaucoup d'animaux; mais il connaît bien ce commerce et il y consacre son argent, son énergie et le

reste, j'espère. Mais il laisse parfois entendre que, si je le voulais, je pourrais faire réduire énormément le prix de transport et même commander aux vagues. Mon honorable ami se rappellera que nous avons essayé en vain de réduire les frets l'an dernier. Si le projet n'avait pas été présenté à une époque où l'on s'attendait à des élections générales prochaines, ils aurait peut-être été accueilli plus favorablement par les divers groupes de la Chambre. Toutefois, c'était un effort dans le sens préconisé par mon honorable ami et il est à espérer qu'on le renouvellera bientôt. En tous cas, je crois que la chose est nécessaire. Mais, en vertu de la méthode actuelle d'expédition, nos sociétés de vente en commun ne peuvent encore assurer le chargement rapide des navires après leur arrirvée à Montréal, Québec ou Saint-Jean. Voilà la difficulté. Quand on examine la question, on s'aperçoit que, pendant au moins les deux premières années qui ont suivi la levée de l'embargo, 30 p. 100 de l'espace disponible sur les navires pour les bestiaux n'était pas utilisé. Comment peut-on faire réduire le fret quand, parfois, on ne remplit que 70 p. 100 des navires, pour le voyage de retour? C'est une question de temps. Les navires doivent trouver immédiatement, en arrivant aux ports, nos cargaisons de bestiaux et l'on doit remplir tout l'espace disponible, afin que les armateurs touchent le maximum de recettes possible.

Je ne puis parler aussi librement que l'honorable représentant de Marquette; mais je ne partage pas tout à fait son avis au sujet de la réduction des frets. Je puis lui assurer qu'on ne manque pas beaucoup de cales, actuellement. On lui a dit qu'on en manque et que les courtiers de Montréal pourraient former beaucoup plus de cargaisons s'il avaient des navires à leur disposition. Ce n'est pas ce qu'on me dit. On a réussi à cacher cet état de choses à la division du bétail. Si l'on manque de cales, j'assure mon honorable ami que je serais fort heureux de le savoir; mais ce n'est pas ce qu'on croit au département.

M. MULLINS: Mon honorable ami sait-il que le *Welshman*, le plus grand des transports partant de Montréal, est hors de service et que l'*Ionian* a été retiré du service, ce qui réduit grandement la capacité de transport?

L'hon. M. MOTHERWELL: Les façons d'agir de ces grandes compagnies maritimes sont remplies de mystère et je n'ai pas la prétention d'en être tenu responsable. En tout cas l'Angleterre offre un vaste débouché, capable d'absorber tout ce qu'il nous serait possible de produire toute notre vie durant. A

l'heure qu'il est, ce que nous exportons représente bien peu, seulement nous nous efforçons de promouvoir l'élevage au Canada. Les acheteurs de l'Est ont l'avantage d'avoir des tarifs peu élevés pour aller acheter dans l'Ouest; on encourage les expositions dans l'Ouest; la conséquence, c'est qu'on s'efforce de plus en plus d'engraisser les bestiaux en hiver depuis que le marché anglais a été ouvert.

Je pourrais n'ajouter que quelques mots aux remarques de l'honorable député de Victoria au sujet des restrictions restées en vigueur à propos du bétail canadien. Je ne veux pas être trop sévère; nous avons fait, je crois, beaucoup de progrès, mais il reste encore des restrictions au détriment de nos vaches, restrictions qui devraient faire l'objet d'une enquête de ce comité, et l'on devrait préparer un mémoire pour la conférence impériale qui sera tenue en octobre. On devrait représenter au gouvernement de la métropole que le Canada devrait être sur un pied d'égalité avec l'Irlande non seulement quant aux animaux maigres destinés à l'engraissement, mais quant à tout autre bétail. Un comité de la Chambre anglaise, après avoir discuté cette question l'année dernière, a fortement recommandé qu'on ne fasse pas de discrimination entre les dominions d'outre-mer en matière d'exportation de bétail sur pied. Naturellement cela concernait le Canada, et notre représentant a eu beaucoup à faire pour obtenir l'adoption de cette résolution.

Voilà pour le marché anglais. Je tiendrais maintenant à faire quelques observations au sujet du marché américain. Je n'ai nul désir de relever la vieille question de réciprocité commerciale avec les Etats-Unis; je ne pense pas que, sauf pour quelques-uns, cette question soit présentement bien vivace. Viendra peut-être un jour où elle revivra, seulement pour l'heure, au Canada, on ne semble que nourrir l'espoir qu'il se fera quelque chose. Ce n'est pas un espoir que partage l'honorable député de Victoria; il ne voit pas beaucoup paraître à l'horizon quelque signe indiquant que les Etats-Unis veulent abaisser leurs droits en faveur de notre bétail. Néanmoins, en 1923, le très hon. M. Fielding faisait modifier la loi des Douanes comme suit:

Si le président des Etats-Unis décide, en vertu de la loi tarifaire des Etats-Unis de 1922, de réduire les droits imposés par ladite loi sur les articles suivants, à savoir:

Bêtes à cornes; blé, farine de blé; avoine; orge; pommes de terre; oignons; navets; foin; les poissons énumérés aux paragraphes 717, 718, 719 et 720 de ladite loi tarifaire de 1922, le Gouverneur en son conseil peut, par arrêté en conseil, effectuer telles réductions de droits sur les articles importés au Canada des Etats-

Unis qui seront jugées raisonnables, en compensation desdites réductions sur les produits canadiens importés des Etats-Unis,

On jugea alors que c'était là un signe de bon vouloir à l'égard des Etats-Unis en vue de rapports réciproques quant à ces produits en particulier. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, on ne s'est jamais prévalu de cet amendement. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de McLeod, M. Tom King, portant la parole l'hiver dernier dans une réunion, signala que nous, Canadiens, ne devions pas du tout nous attendre à voir les Etats-Unis faire quoi que ce soit en vue d'abaisser leur tarif quand de notre côté nous gardons un droit de 25 p. 100 au détriment du bétail sur pied venant de chez eux. Il fut un temps où notre bétail traversait en grandes quantités la frontière; c'était avant l'adoption du tarif Fordney, alors que nous conservions un droit protecteur de 25 p. 100 contre les importations américaines, et M. King faisait remarquer que le Canada devait commencer par déclarer nettement ce que nous entendions par l'expression "qui seront jugées raisonnables, en compensation desdites réductions sur les produits canadiens importés aux Etats-Unis". A ce propos, le Gouvernement actuel, le 18 mai 1926, a adopté le décret du conseil suivant:

Hôtel du Gouvernement, Ottawa,
Le mardi, 18 mai 1926.

Présent:

Le délégué du Gouverneur général

Considérant que l'article 80 du tarif des douanes, 1907, modifié par le chapitre 42 des Statuts de 1923, porte ce qui suit:

Si le président des Etats-Unis décide, en vertu de la loi tarifaire des Etats-Unis de 1922, de réduire les droits imposés par ladite loi sur les articles suivants, à savoir:

Bêtes à cornes; blé; farine de blé; avoine; orge; pommes de terre; navets, foin; les poissons énumérés aux paragraphes 712, 718, 719 et 720 de ladite loi tarifaire de 1922, le Gouverneur en son conseil, peut, par arrêté en conseil, effectuer telles réductions de droits sur les articles importés des Etats-Unis qui seront jugées raisonnables en compensation desdites réductions sur les produits canadiens importées aux Etats-Unis."

Considérant que le temps semble opportun pour le Canada, quant au bétail, de prendre action, comme cela lui est possible, en vue d'un échange plus libre de produits agricoles entre les Etats-Unis et ce Dominion:

En conséquence, le délégé de Son Excellence le Gouverneur général en son conseil, à la suggestion du ministre de l'Agriculture, a le plaisir d'autoriser, et par les présentes autorise le ministre des Finances et lui donne instruction de prendre les mesures nécessaires en vue d'abaisser le droit sur le bétail venant des Etats-Unis au Canada, au cas où les Etats-Unis abaisseraient le droit sur le bétail canadien exporté en ce pays, ladite réduction du droit canadien sur le bétail devant être dans la même proportion par rapport au droit actuel, quant à la réduction du droit américain, que l'est le droit actuel des Etats-Unis.

C'est-à-dire qu'à chaque pas que fera le gouvernement américain dans le sens d'un dégrèvement sur le bétail canadien correspondra un dégrèvement sur le bétail américain. On voit donc qu'en vertu de ce décret du conseil, nous avons une politique de brique pour brique, c'est-à-dire que pour chaque brique que les Américains enlèvent de leur muraille du tarif contre nous, nous enlèverons la même brique de notre tarif contre le bétail américain. Il existe toutefois une différence fondamentale entre notre politique et celle de nos honorables vis-à-vis. D'ordinaire, quand ils parlent de leur politique de brique pour brique, il s'agit d'un mur qui s'élève. La nôtre s'applique à un mur qui s'abaisse. Je n'insiste pas là-dessus, sauf pour dire qu'à l'instar de nos amis d'en face nous avons une politique de brique pour brique, mais c'est une politique de brique pour brique en descendant.

M. HANSON: C'est la politique de la destruction.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je ne crois pas que mon honorable ami proteste beaucoup contre cela, (will take much exception). Les exceptions confirment la règle, vous savez. Dans des occasions comme celles-ci, nous ne voulons pas autre chose qu'une vraie bonne discussion de cette très importante question. Je ne sache pas que les Américains soient disposés maintenant à effectuer un dégrèvement, mais nous sommes disposés à le faire au Canada au moindre indice que les Américains le feront.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Pourquoi le ministre n'emploie-t-il pas les droits contre eux relativement aux articles qu'ils veulent nous vendre? Il sera ensuite en mesure de les amener à conclure quelque entente.

L'hon. M. MOTHERWELL: Quels articles, par exemple?

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Plusieurs articles.

L'hon. M. MOTHERWELL: Le blé? les producteurs de blé ne le souffriraient pas.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud) : Mon honorable ami doit savoir que les Américains ne nous vendent pas de blé.

L'hon. M. MOTHERWELL: Mais nous leur en vendons.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Nous achetons d'eux par année environ 120 millions de produits de plus que nous ne leur en vendons.

L'hon. M. MOTHERWELL: Quelqu'un a proposé l'établissement d'un droit d'exportation sur le blé que nous pourrions utiliser comme un levier afin d'obtenir des concessions en faveur de notre bétail. Je ne prêche pas la doctrine que la fin justifie les moyens, mais j'aimerais que nos bestiaux eussent accès au marché américain.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Je croyais que le ministre voulait parler d'une politique de brique pour brique.

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui, brique pour brique toujours en dégrevant.

M. HANSON: A ce propos, le ministre connaît-il un membre important du parti républicain qui ait jamais, depuis cinq ans, exprimé son adhésion aux principes qu'il cherche maintenant à énoncer?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je ne crois pas.

M. HANSON: Pas un.

L'hon. M. MOTHERWELL: Mais dès que la population urbaine des Etats-Unis sera dans le même état d'esprit qu'en 1910 et réclamera de la viande à meilleur marché, elle pourra se procurer la viande du Canada et d'ailleurs. C'était alors le temps d'agir. Cette occasion ne s'est pas représentée, elle peut surgir plus tôt que nous ne le croyons, et nous entendons la saisir, volontiers, oui, très volontiers.

M. ANDERSON (Halton): De qui Tom King était-il représentant quand il faisait ces assertions dans l'Ouest canadien?

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est un correspondant canadien à Washington et il semble transmettre les nouvelles à tous les groupes. Nous lisons ses articles dans les journaux et il passe d'ordinaire pour un homme bien renseigné, sûr en fait d'agriculture.

M. ANDERSON (Halton): Ne représentait-il pas quelqu'un des Etats-Unis quand il faisait ces assertions dans l'Ouest?

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est possible, mais j'ai constaté que c'est un homme fort pondéré.

Je déduirais des remarques de l'honorable député de Macleod (M. Coote) qu'il songe à l'opportunité de nous assurer le marché américain pour notre bœuf de boucherie, nos animaux maigres et ainsi de suite. Je présume qu'il consent à étendre le champ de cette enquête aux troupeaux laitiers et reproducteurs. Il n'a pas fait de distinction, traitant simplement du bétail en général. Je dirai donc quelques mots au sujet du bétail laitier canadien.

[M. Sutherland (Oxford-Sud).]

L'industrie laitière progresse raisonnablement, surtout depuis quelques années, principalement quant à l'exportation du beurre, et davantage quant à la qualité plutôt qu'à la quantité de nos exportations de fromage. Le fromage est le principal produit de la moyenne des cultivateurs d'Ontario, comme c'est le cas du blé pour le cultivateur de l'Ouest; c'est la principale source de revenu de bien des cultivateurs dans l'Ontario. Je ne vois pas pourquoi l'on garde certains sujets lorsque la statistique démontre que le rendement moyen en lait est de moins de 4,000 livres annuellement par vache en Canada. Comme un certain nombre de vaches doublent ce rendement, d'autres n'en fournissent donc que la moitié. Or ce serait déjà un grand bien si le comité, en démontrant pour la centième fois peut-être aux intéressés combien cela est regrettable pour l'industrie, les convainquait de l'urgence de débarrasser leurs troupeaux de ces sujets qui ne rapportent pas pour leurs frais d'entretien. Il y a là quelque chose de décourageant. Ces vaches-là occupent autant de place dans l'étable, mangent pour ainsi dire autant que les bonnes laitières et ne produisent presque rien et souvent le donnent tellement à regret qu'il faut courir après pour les traire. Je ne connais rien qui nuise autant à l'industrie laitière. Mes honorables amis de l'opposition peuvent s'en prendre au traité australien, mais je ne partage pas leur opinion, même de leur point de vue. Examinez les troupeaux laitiers dans un certain rayon de cette ville. Allez voir en été les veaux dans les champs complètement nus d'arbres, n'ayant pas un buisson pour les protéger contre les ardeurs d'un soleil brûlant, s'épuisant déjà à chasser les mouches de leur queue. Voilà le sort des vaches laitières en formation. Non, cela n'est pas ce qui convient, et nous avons encore beaucoup à apprendre.

C'est un mystère pour moi que étant donné ce désavantage, et cet autre des petites fromageries dont la production individuelle peu considérable hausse le prix de revient, que nous arrivions bon premier sur le marché anglais pour la qualité comme pour la quantité de notre fromage. Nous serions de plusieurs crans en avant encore si nous remédiions à cet état de choses. Nombre de cultivateurs possédant de bons troupeaux réussissent bien, mais celui-là dont les vaches ne produisent du lait que durant six à sept mois de l'année; qui mesquine sur l'alimentation en hiver et met au pâturage des vaches si maigres que la mue prend tout l'été; celui-là ne peut réussir. Je crois donc qu'il vaudrait la peine pour l'honorable député de Macleod d'élargir le sujet de son enquête et d'y comprendre l'améliora-

tion de l'unité laitière, soit la vache. Il y a lieu de se féliciter de l'amélioration des produits laitiers dans l'Ouest. Nous y sommes parvenus graduellement. Quelqu'un a dit que cette bonne vieille terre épuisée par une mauvaise culture prend sa revanche tôt ou tard en vous forçant d'une manière ou de l'autre à quelque méthode de culture qui lui rende sa fertilité. Nous apprenons cette leçon.

Je ne voudrais pas assumer un ton d'autorité pour traiter de l'agriculture dans les Provinces maritimes, mais je crois que rien ne manque autant à la culture dans cette région que les troupeaux, principalement autour de la baie de Fundy, où l'on voit de si beaux pâturages souvent sans troupeaux. Pour encourager l'élevage de ce côté-là, nous avions l'hiver dernier aux fermes expérimentales des bouvillons à l'engrais, afin de démontrer ce que l'on peut faire pour les préparer pour le marché anglais. Les cultivateurs des Provinces maritimes se trouvent aux portes de la mer et leur avantage sur l'éleveur de l'Ouest équivaut à $19 par tête de bétail; les $19 que nous sommes obligés de payer en plus pour frais de transport de Regina ou de Saskatoon. Des Provinces maritimes, il n'y a que la traversée à bord des navires, tandis que nous avons le parcours en chemin de fer et le surcroît de prix en conséquence. Il est vrai que l'Ouest possède l'avantage sous d'autres rapports, mais je suis convaincu que les agriculteurs des Provinces maritimes commencent à améliorer leurs méthodes. J'ai eu l'occasion de discuter ces choses avec des hommes politiques de la région, des ministres de l'Agriculture et j'ai constaté avec plaisir qu'ils se rendent bien compte du point faible de certaines cultures chez eux. Expédiez si vous voulez dix millions de boisseaux de blé par leurs ports, mais ce qu'il faut, c'est ce qui créera une richesse nouvelle et les rendra exportateurs de produits agricoles, au lieu d'importateurs qu'ils sont dans bien des cas.

Je suggérerais à l'honorable député de Macleod (M. Coote) de profiter d'un comité déjà existant plutôt que de demander la nomination d'un comité spécial vu qu'il y a déjà eu excès de comités spéciaux à cette session. Nous désirons tous la prorogation. Elle n'est pas très éloignée, nous l'espérons, et au lieu d'un comité spécial qui, dans une semaine ou deux, rendrait plus difficile que jamais les séances du matin, pourquoi ne pas bénéficier du comité permanent de l'agriculture et de la colonisation, ou de quelque autre comité déjà constitué? Si les membres de ce comité sont trop nombreux la question pourrait être soumise à un sous-comité. J'aurais préféré de beaucoup que ce sujet eût été abordé à une phase moins avancée de la session, parce que durant longtemps,—trois ou quatre mois, trois du moins,—le comité de l'agriculture n'a eu qu'à bayer aux corneilles en attendant du travail. C'eût été une excellente occasion, alors que nous perdions notre temps à autre chose, de lui soumettre toute la question. Cependant, cette occasion est perdue, et il est inutile de nous lamenter maintenant. Tout de même, je suis d'avis que ce sujet aurait beaucoup plus d'attention de la part du comité permanent de l'agriculture et de la colonisation que d'un comité spécial à cette date de la session.

Cependant, que mon honorable ami accepte ma proposition ou non, je vais appuyer sa résolution. Il n'y a pas de raison pour laquelle à cette session, comme à n'importe quelle autre, nous n'ayons pas une discussion utile sur les moyens à prendre pour améliorer l'élevage du bétail au Canada, parce qu'il ne progresse pas suffisamment même en ce qui concerne la production. On a généralement l'impression que la production est tout à fait étrangère au problème. D'après mon expérience, il est incontestable que si un bœuf d'exportation est de bonne qualité, il est à moitié vendu. Mais il ne s'ensuit pas qu'il faille nous en tenir là. La grande question de la vente coopérative est encore à l'enfance au Canada. La situation toutefois, s'améliore de plus en plus, et lorsque le système de coopération aura atteint son apogée en épargnant le plus d'argent et de temps possible, les producteurs obtiendront des prix élevés pour leurs animaux. On se demande parfois ce que nous pouvons faire. Eh! bien, il en est ici comme pour tous les évangiles, celui du salut, par exemple, ou de meilleurs marchés. Il faut toujours en parler et indiquer les méthodes d'améliorations pour que le public se renseigne.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): J'ai suivi avec un vif intérêt les observations des collègues qui ont pris la parole sur cette résolution. Je mentionnerai en particulier le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Motherwell) qui est censé être familier avec toute la question. Comme il s'est livré à l'agriculture toute sa vie il doit être regardé comme possédant ce sujet à fond aussi bien que qui que ce soit au Canada. Je regrette que le ministre ait repris son siège sans avoir fait beaucoup de lumière sur cette question si souvent agitée.

Il nous a dit, il est vrai, que l'agriculture est à la veille d'un grand essor, que des années prospères nous sont réservées, et que le Gouvernement a adopté un décret en 1926 offrant certaines concessions aux Américains s'ils voulaient permettre l'entrée de notre bétail aux

Etats-Unis. Cependant, il n'offre aucune solution à la difficulté actuelle. La résolution de l'honorable député de Macleod (M. Coote) est au Feuilleton depuis le 29 janvier il y a déjà plus de quatre mois,—et, comme le ministre dit que la session prendra fin probablement d'ici à quelques semaines, nous n'aurons peut-être pas l'opportunité de discuter ce sujet en détail quand même un comité spécial serait nommé. En terminant, le ministre a mentionné la question de la vente coopérative, qui aurait fort bien pu occuper son attention de même que celle de son département. Mais autant que je sache, le Gouvernement n'a rien fait. Au cours de la dernière année, il est vrai, dans l'Ouest, on a fait quelque chose dans le sens de la coopération en ce qui concerne le marché du blé et du grain des provinces de l'Ouest. Je suis sûr que ces efforts auront de bons résultats et que les autres divisions de l'agriculture, en suivant cet exemple, feront des progrès dans la même direction. Toutefois, qu'a fait le département fédéral de l'Agriculture à cet égard? Ce ministère nous coûte au delà de 6 millions par année, et le ministre avoue ce soir que son département ne fait pas un pas dans la voie de la vente coopérative. Il est exact, dit-il, qu'il existe de grandes possibilités sous ce rapport et que nous sommes à la veille d'un progrès remarquable, mais, en ce qui concerne son ministère, je ne vois guère d'encouragement à cet effet.

Le ministre dit que la production moyenne des vaches laitières n'est pas ce qu'elle devrait être, que les cultivateurs ne donnent pas l'abri convenable à leurs animaux, et ainsi de suite. Il est facile pour le ministre de critiquer ceux qui s'efforcent de développer cette industrie au pays. Je dirai, toutefois, que, à mon sens, il n'y a personne au monde qui mérite plus que le ministre de l'Agriculture d'être taxé de négligence à accomplir son devoir envers l'industrie de l'élevage.

L'hon. M. MOTHERWELL: A quel propos?

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Parce qu'il ne fait rien en dépit des fortes sommes qui sont déboursées par son département.

L'hon. M. MOTHERWELL: Mon honorable ami peut-il citer les mesures que j'aurais dû prendre et que j'ai omises? Je lui pose sérieusement la question.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Vous avez établi de nombreuses formalités en ce qui regarde le classement, c'est parfaitement exact. Vous nommez des classificateurs et des inspecteurs non pas peut-être en ce qui regarde le bétail de boucherie, mais en ce qui regarde les porcs, pour la convenance des compagnies d'abattoir et de salaison. Vous maintenez des inspecteurs dans tous ces établissements pour classer le bétail qui y arrive, mais vous n'exercez aucun contrôle quant au classement d'une seule livre du bacon qui en sort. Le Gouvernement a déboursé d'énormes sommes en fait de classement au bénéfice des propriétaires de salaisons.

L'hon. M. MOTHERWELL: Ces assertions n'ont aucun fondement quelconque.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le ministre prétend que mes remarques n'ont aucun fondement, mais je lui répondrai qu'il ne suffit pas de se servir de gros mots. Que mon honorable ami consulte tout d'abord les archives de son département et il se rendra compte que les classements sont en grande majorité de qualité inférieure tandis que les viandes de choix n'accusent qu'un faible pourcentage; cependant, il n'a jamais rien tenté afin de classer le rendement des compagnies de salaison. Et les mêmes remarques s'appliquent encore pour ce qui est du blé, des œufs et de nombre d'autres produits que le département a entrepris de classer. Quelle est la proportion des œufs canadiens qui se vendent aux prix de la qualité "extra" ou extra spéciale? Une quantité insignifiante. Et cependant, le fabricant de conserves a pris avantage de l'attitude du Gouvernement et il récolte les bénéfices d'un classement de cette nature. Et la même situation se répète en ce qui regarde le blé. Le syndicat de la vente en commun du blé dans l'Ouest tente de s'assurer du contrôle du blé jusqu'au moment où il est écoulé sur les marchés. Les membres du syndicat tentent d'obtenir les avantages qui, jusqu'à aujourd'hui, allaient à ceux qui modifiaient le classement du grain une fois sorti des mains du producteur aux élévateurs de tête de ligne. Voilà les réformes que le ministre a effectuées sur toute la ligne avec le concours d'une armée d'inspecteurs et de classificateurs répandus aux quatre coins du pays. Le département de l'Agriculture coûte six millions par année au pays et le Gouvernement surveille les intérêts des marchands de denrées au lieu de s'occuper des intérêts des cultivateurs. Et mes honorables amis s'écrient: "Oh! si seulement le cultivateur voulait produire encore plus!" Mais, quel encouragement lui donnez-vous pour cela? Le ministre dit que nos hivers sont longs et que le bétail est en triste état lorsqu'arrive le printemps. Cependant, des milliers de cultivateurs continuent à produire l'hiver les articles qu'ils produisent l'été et ils font bien les choses en dépit des obstacles

qu'offre notre climat. Et quel encouragement reçoivent-ils de la part du Gouvernement? Pour toute réponse, je citerai les remarques du ministre des Finances, faites ici-même dans cette Chambre, l'année dernière. Voici:

Pourquoi une convention de commerce avec l'Australie est-elle avantageuse pour le Canada? Les deux pays ont des saisons tout à fait opposées. Nous sommes en été au Canada,—la saison de la culture; c'est l'hiver en Australie. Aujourd'hui, nos commissionnaires font faire, par leurs représentants dans le pays entier, leurs achats d'œufs, de beurre et de fromage qu'ils déposeront en entrepôt frigorifique et pour lesquels ils auront à payer des frais d'entreposage, le service des intérêts et de l'assurance. Ces frais grèveront le budget alimentaire des canadiens, l'hiver prochain. Mais nous éviterons ce fardeau si nous pouvons conclure avec l'Australie une convention économique assurant une importation continuelle de ces produits, tandis que nous exportons les nôtres au Royaume-Uni.

Durant les mois de l'année où la production est la plus coûteuse au Canada, le ministre encouragera les importations de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Que le ministre le sache bien, au cours de quatre mois de l'année en cours, au delà de 7,000,000 de livres de beurre ont été importées au pays en conséquence de la convention de commerce conclue avec l'Australie et étendue un peu plus tard à la Nouvelle-Zélande,—c'est là quelque chose qui ne s'est jamais produit au Canada avant aujourd'hui.

L'hon. M. MOTHERWELL: Les importations furent plus considérables que cela en 1915 et 1916.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): J'ai dit dans l'espace de quatre mois. Pareille situation ne s'est jamais vue depuis que le Canada existe.

L'hon. M. MOTHERWELL: Ah, oui.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le ministre affirme qu'il va diminuer le coût du budget alimentaire au Canada. Voilà évidemment le but qu'il vise et non pas le développement de l'industrie agricole. Je n'ai pu m'empêcher de voir par l'imagination le sourire qui s'est épanoui sur la figure des Américains à la lecture de l'arrêté du conseil adopté par le Gouvernement. "Si vous permettez seulement que notre bétail ait accès à votre marché nous allons vous rendre le réciproque." Le ministre a les intérêts du peuple américain à cœur, mais il n'a cure de ceux du peuple canadien. Ceux qui ont écouté le président des Etats-Unis, il y a eu un an, l'automne dernier, quand il a parlé à l'exposition d'hiver de Chicago, comprendront qu'ils n'ont nullement l'intention d'abaisser le tarif pour forcer les cultivateurs des Etats-Unis à concurrencer avec les importations de bestiaux ou d'autres articles du Canada. Ce n'est nullement leur but, puisque nous avons entendu le président dire que si l'on constatait que le cultivateur américain souffre de la concurrence avec d'autres pays, le tarif serait augmenté pour le protéger. L'américain ne considère pas cette question de la même manière que les honorables députés de la droite. Les Etats-Unis ont formé une commission du tarif pour s'occuper de leurs intérêts. J'ai ici le neuvième rapport de la commission du tarif des Etats-Unis. Comment envisagent-ils ces choses? Ils constatent les frais de production et le ministre de l'Agriculture, en dépit de ses dépenses de 6 millions, ne peut pas nous dire le prix de revient d'une seule chose produite à la ferme.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je puis dire à l'honorable député le prix de revient de chacune.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): J'espère que le ministre pourra nous donner ces renseignements plutôt que de se contenter de généralités qu'il nous a débitées ce soir. Que dit la commission du tarif des Etats-Unis au sujet de son but? Elle dit:

La loi cherche à fournir une formule mathématique pour l'égalisation des prix de revient conformément aux dispositions de l'article 315. Par exemple, si le droit existant sur un article particulier n'égalise pas le prix de revient, déterminé comme le décrètent les statuts, entre le manufacturier étranger et celui du pays, les fonctions de la commission du tarif sont de s'enquêter pour aider le président à fixer un tarif qui corrigera cette inégalité.

Leur but est de déterminer le prix de production aux Etats-Unis et dans les autres pays et, si quelque chose peut être produit en pays étranger à meilleur compte qu'aux Etats-Unis, on élève le tarif pour protéger le peuple. Je sais que la question du tarif, ou la sauvegarde des industries, ou la protection, l'élimination de la concurrence, ou ce que vous voudrez l'appeler, n'est pas une question bien vue par beaucoup de gens. Personnellement je voudrais voir tous les pays du monde pratiquer le libre-échange. Dans ce cas, nous pourrions tenir notre rang parmi les meilleurs, mais, par malheur, la tendance des autres pays est de hausser leurs tarifs afin de protéger leurs nationaux contre l'importation des autres pays et nous devons nous occuper de la situation telle qu'elle se présente à nous plutôt que d'un idéal que nous pouvons avoir en tête et que nous aimerions voir mis en vigueur. L'élevage du bétail du pays est la base même sur laquelle nous devons établir le succès de l'agriculture et si l'élevage du bétail ne réussit pas, l'industrie agricole n'a pas de succès. Nous sommes aussi bien de laisser de côté toutes les généralités que le ministre de l'Agriculture a dites au sujet de ce qu'il nous faut

faire. Une chose essentielle est un arrangement meilleur et meilleur marché pour le transport du bétail du pays, en particulier pour le bœuf d'engrais et les animaux maigres, à cause des situations diverses qui existent dans les provinces. Dans certaines régions, on constate que, si l'élevage des jeunes animaux est facile, on a de la difficulté à les engraisser parce qu'on n'y trouve pas ce qui convient en fait d'abris ou de pâture. Je ne crois pas que les difficultés créées par le climat soient très difficiles à surmonter, mais je constate qu'avec les tarifs de transport sur de courtes distances, dans les anciennes provinces, tarifs qui ont doublé et presque triplé au cours des vingt dernières années, nous rencontrons de grandes difficultés. Nous n'avons pas un aussi bon tarif de transport pour le bétail que ceux dont jouissent les expéditeurs de beaucoup d'autres denrées. C'est une question sur laquelle on devrait insister avec force auprès de la commission des chemins de fer afin qu'on accorde des tarifs plus avantageux que ceux qui existent actuellement. Il n'y a pas de doute que le marché des Etats-Unis ne soit bon. Quand nous constatons qu'en dépit de leur tarif élevé contre nos bestiaux on en expédie encore d'immenses quantités de l'autre côté de la frontière, nous comprenons entièrement ce que nous avons perdu quand ils ont relevé le tarif contre les importations du Canada. Néanmoins, c'est leur affaire et c'est une chose que nous ne pouvons les forcer d'accorder. Cependant, notre position est des plus favorables en raison du fait que dans toute la région du nord, nord d'Ontario, nord de Québec et Colombie-Anglaise, bien que les Américains aient pour ainsi dire la haute main sur nos bois à pâte et nos forces hydrauliques, ils envoient nos matières premières en quantités énormes de l'autre côté de la frontière pour les manufacturer là-bas. Notre devoir est de nous occuper du peuple et de ses intérêts et si nous le faisons d'une manière scientifique, nous pourrons rapidement obtenir ces concessions des Etats-Unis au lieu de les leur quémander, comme le ministre l'a fait apparemment en disant: "Oh, si vous voulez seulement supprimer le tarif imposé sur nos bestiaux, nous supprimerons notre tarif sur le vôtre ou sur quelque chose qu'il vous importe peu de voir imposé ou non." Vous n'obtiendrez jamais rien par des méthodes de ce genre.

C'est une des plus importantes questions dont le Parlement puisse être saisi. Elle ne cesse de revenir depuis le commencement de cette session. Le Gouvernement, au lieu d'agir dans le sens indiqué par l'honorable député de Macleod, n'a pas cessé d'embarrasser l'agriculture en encourageant l'importation de produits agricoles de pays où on peut les cultiver à moins de frais qu'au Canada. Le ministre prétend maintenant que c'est la faute de tous ces cultivateurs qui élèvent des bestiaux de qualité inférieure et il leur conseille d'avoir de meilleurs animaux. Il n'y a pas plus de deux ans, il prédisait qu'un jour viendrait où il s'ouvrirait dans les grandes villes du Canada des boutiques où l'on vendrait des produits agricoles d'Australie et de Nouvelle-Zélande. Depuis ce temps-là, il a supprimé le peu de protection que nous avions contre les importations. Trois ou quatre semaines seulement avant les élections générales, en vertu d'un arrêté en conseil, adopté sans bruit ni publicité, on fit à la Nouvelle-Zélande les mêmes concessions qu'à l'Australie. J'avais demandé la correspondance échangée à ce sujet. Y a-t-il eu échange de correspondance entre le ministre de l'Agriculture et le gouvernement de la Nouvelle-Zélande indiquant les motifs de ces concessions? Rien n'indique qu'il y ait eu le moindre mot échangé entre les deux gouvernements. Le gouvernement canadien a fait ces concessions à la Nouvelle-Zélande sans recevoir d'elle aucune compensation, quoique la Nouvelle-Zélande frappe nos produits de droits très élevés. Pourquoi? Le ministre des Finances (M. Robb) nous a dit cette année: nous craignons de voir élever les droits sur le papier; voilà pourquoi nous avons fait ces concessions à la Nouvelle-Zélande et sacrifié les intérêts agricoles. Ces concessions n'avaient pas été demandées par la Nouvelle-Zélande, mais le gouvernement canadien les a faites sur l'instance de quelqu'un et ce quelqu'un n'est pas la classe agricole. Je défie le ministre de l'Agriculture de nous dire qu'il a jamais pris à cœur les intérêts de l'agriculture depuis qu'il est ministre, ni cessé de les sacrifier à d'autres pour satisfaire leurs désirs. Il répondra, je le sais, que le Gouvernement a fait lever l'embargo sur le bétail canadien. Certes, cet embargo a été levé sous le régime du gouvernement actuel, mais l'honorable député de Winnipeg-Sud (M. Rogers) est l'homme qui a mis l'affaire en branle et qui a obtenu du gouvernement anglais la promesse que cet embargo serait levé. On a insisté pour qu'il le fasse, car le peuple anglais veut qu'on tienne ses promesses. Le gouvernement anglais avait adopté cette politique non pas sous prétexte que nos animaux étaient malades, mais bien pour protéger leurs cultivateurs, car, comme tous les autres pays du monde, il existe là aussi une politique de protection. Voilà pourquoi, après avoir décrété cet embargo, lorsqu'on lui reprocha d'avoir manqué à sa parole envers ceux à qui il avait fait la promesse, il comprit qu'il lui appartenait de lever l'em-

bargo. Certes, je reconnais qu'il a été levé pendant que le ministre faisait partie du Gouvernement et aujourd'hui il en revendique tout le mérite.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'ai toujours reconnu les mérites de mes prédécesseurs.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Ce soir, le ministre a pris soin de se l'attribuer en entier.

L'hon. M. MOTHERWELL: Non.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Je ne l'ai pas entendu attribuer à ses prédécesseurs le mérite de ce qui a été fait à ce sujet. J'ai la liste des importations de produits agricoles, et c'est réellement extraordinaire de voir qu'un pays, ayant d'aussi grandes ressources agricoles que le nôtre, soit obligé d'importer autant de produit de la ferme. Cela démontre l'effet de la politique que nous avons dans notre pays et qui fait que le Gouvernement au lieu de protéger ses nationaux laisse entrer au pays le trop-plein des autres, au moment où les frais de production sont si élevés qu'ils ruinent absolument le marché. Le résultat est que les cultivateurs se découragent et disent: eh bien, si c'est de cette façon qu'on nous traite, nous abandonnerons notre entreprise. On peut plus facilement abandonner que garder une entreprise qui ne rapporte pas et c'est la raison pour laquelle les gens s'en vont en aussi grand nombre de l'autre côté de la frontière.

Je suis né au Canada, et j'ai toujours été agriculteur. J'espérais qu'on se rendrait compte un jour des grandes ressources agricoles du Canada et que nous profiterions de tous les avantages auxquels nous avons naturellement droit. Mais je dois avouer qu'avec le temps, j'en suis venu à la conclusion que si l'on s'en tient au régime actuel et qu'on l'applique à l'agriculture, il ne reste plus qu'à dire: que Dieu ait pitié de ceux qui exercent cette industrie au Canada.

M. COOTE: Monsieur l'Orateur....

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si l'honorable député se prévaut de son droit de réplique, il mettra fin au débat. Ceux qui désirent prendre la parole doivent le faire maintenant.

M. COOTE: Je ne veux faire qu'une ou deux observations avant de clore le débat. La première a trait à l'assertion du ministre l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) qui regrette que cette résolution n'ait pas été présentée à une époque moins avancée de la session. Je vous assure, monsieur l'Orateur, que j'aurais été heureux d'en saisir la Chambre avant ce jour; malheureusement, le Gouvernement a accaparé la plupart des journées réservées aux affaires d'initiative parlementaire depuis le commencement de la session et, si je ne me trompe, nous n'avons eu jusqu'à présent que quatre lundis consacrés à l'examen des questions soulevées par les députés. Je compte qu'aux sessions ultérieures de la présente législature le Gouvernement ne sera pas obligé de se réserver ces journées, et qu'il trouvera moyen d'améliorer le règlement de la Chambre de façon que le débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, et la discussion du budget ne durent pas cinq semaines. Si nous voulons que ce Parlement remplisse son rôle de corps législatif, il faudra absolument modifier le règlement. Je n'entends pas m'écarter de l'objet du débat pour entamer la discussion sur le règlement de la Chambre, mais depuis trois mois que je siège ici je me suis toujours demandé avec la plus grande impatience quand nous nous mettrions résolument à l'œuvre.

Je veux bien accepter la proposition du ministre de l'Agriculture et, avec la permission de la Chambre, je demanderai à l'honorable député de Lethbridge (M. Jelliff) de proposer un amendement tendant au renvoi de la question au comité spécial permanent de l'Agriculture et de la colonisation. Avant de reprendre mon siège, j'aimerais à dire un mot au sujet de la question soulevée par le ministre de l'Agriculture qui ne s'explique pas pourquoi les cultivateurs n'élèvent pas plus d'animaux pour l'exportation en Angleterre. Comme je le lui faisais observer cet après-midi, le bœuf que le cultivateur élève aujourd'hui en vue de l'exportation ne lui rapporte aujourd'hui que de quoi acheter la moitié de ce qu'il pouvait acheter en 1913, et que même à cette époque son bénéfice n'avait rien d'extraordinaire C'est pour cette raison que nous demandons aujourd'hui la création de ce comité. J'espère que mon honorable ami de Lethbridge va demander maintenant par voie d'amendement le renvoi de cette résolution au comité permanent de l'Agriculture.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je dois faire observer à l'honorable député que, du consentement unanime de la Chambre, il n'est pas nécessaire que l'honorable représentant de Lethbridge propose cet amendement La motion peut être adoptée avec l'entente qu'elle sera soumise au comité permanent de l'Agriculture.

M. COOTE: Du consentement unanime de l'assemblée, je fais volontiers cette proposition.

Divers MEMBRES: Adopté.

La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LA SAUVEGARDE DES INDUSTRIES.

M. ROSS (Kingston) dépose un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre est d'avis que nos industries doivent être protégées contre la concurrence des autres parties du monde, contre la concurrence de nos voisins du sud et contre celle que leur suscite la situation actuelle en Europe.

Monsieur l'Orateur, à cette heure avancée, je résumerai autant que possible les observations que je dois faire sur cette question de haute importance et me bornerai à la discussion de trois points importants: premièrement, la relation qui existe entre les députés de cette Chambre et le projet de résolution; deuxièmement, le rapport qui existe entre le Canada et les autres pays au même point de vue, et en troisième lieu le rapport entre cette résolution et l'un des plus grands problèmes de l'heure au pays. De plus, je dirai un mot de deux ou trois aspects particuliers de la question.

Si j'avais eu à chercher une raison pour présenter cette résolution j'en aurais trouvé une excellente dans le discours de l'honorable député de Huron (M. McMillan). La substance de son discours consistait à faire ressortir l'avantage signalé que nous vaudrait l'accès des marchés de notre voisin du sud. Ce discours était en quelque sorte une plainte, au sujet d'une aspiration qu'il comptait ne devoir jamais se réaliser. Je lui rappellerai les paroles de son ancien chef qui, il y a quelques années posait comme ligne de conduite pour lui-même et son parti qu'ils ne "feraient plus de pèlerinages à Washington." Nous nous sommes souvenus de l'inutilité de ces pèlerinages cet après-midi en entendant dire dans cette Chambre qu'il fallait aller chercher à Washington la solution d'une autre question de haute importance pour le pays. Ces pèlerinages à Washington ont été sans résultat dans le passé et je rappellerai à l'honorable député de Huron qu'il en sera de même à l'avenir.

Des membres de différents partis ont exprimé leur avis sur la protection douanière. Ils ont dit qu'elle constituait un encouragement à l'industrie et qu'elle assurait leur maintien. Ma proposition voudrait faire enrégistrer l'avis de la Chambre sur l'à-propos de préparer l'industrie canadienne contre toutes les formes de concurrence. La création d'une commission du tarif ne fait pas disparaître la nécessité d'une résolution comme celle que je propose. La discussion qui en sera faite devant la Chambre permettra à plusieurs de nos collègues d'exprimer leur avis, comme ils l'ont déjà fait. Les principes soutenus dans cette motion sont les mêmes que notre parti a défendus et appliqués depuis l'origine de la politique nationale de sir John A. Macdonald.

La motion devrait enlever les suffrages de plusieurs de nos collègues de droite, s'ils étaient libres de s'exprimer suivant leur véritable sentiment. Ils ne devraient pas hésiter à se déclarer en faveur de la politique que j'énonce, puisque leur chef a plus d'une fois exprimé un avis conforme au mien. Quand j'aurai rappelé les expressions mêmes dont s'est servi le chef du Gouvernement, on s'apercevra qu'elles figurent presque en toutes lettres dans le texte de ma proposition.

D'après le *Mail and Empire*, le premier ministre aurait dit ce qui suit dans une réunion tenue à Erindale au mois de septembre:

Il s'est déclaré en faveur d'un tarif capable d'assurer des recettes au Trésor et le développement de nos industries.

A Fort-William, au mois d'octobre, il aurait dit ceci:

Notre but n'est pas de faire tort à aucune industrie. Nous voulons les aider toutes autant que possible.

Au cours de la campagne, il est venu à Kingston pour tâcher de gagner ce siège à son parti. Il y a prononcé un long discours. Le *British Whig* rend compte, en ces termes, de l'attitude prise par le premier ministre:

Nous avons décidé l'institution d'une commission chargée d'examiner les droits du tarif. Parmi ses membres il y aura des représentants de l'industrie manufacturière ,du commerce, de l'agriculture, des ouvriers et aussi des femmes, car nous voulons que l'industrie ménagère puisse être défendue. Le Gouvernement se réserve de prendre les décisions qu'il faudra, parce que la création des impôts ne peut être confiée à un corps irresponsable. Notre but est de venir en aide à toutes les industries. . .

Ce sont ses propres paroles.

Notre but est de venir en aide à toutes les industries et d'en assurer l'existence. Le Gouvernement n'est pas en faveur du libre-échange; il ne l'a jamais été et il ne le sera jamais. Il faut se protéger contre la concurrence.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il a dit cela?

M. ROSS (Kingston): Ce sont les propres paroles du premier ministre rapportées par un journal ami: le *British Whig* de Kingston.

J'ai le compte rendu du même discours publié dans le *London Advertiser*. Personne à droite n'osera protester contre une affirmation de ce journal. Le texte de ma proposition emprunte le langage du premier ministre parlant à Kingston. Voici ce qu'il disait:

Nous sommes convaincus que nos industries doivent être protégées contre la rivalité des concurrents du monde entier, de ceux du pays voisin comme de ceux des pays d'Europe.

Je ne vois pas comment nos collègues de la droite pourraient s'opposer à une résolu-

tion rédigée dans les termes mêmes employés par leur chef. Le *Mail and Empire* met dans la bouche du premier ministre la déclaration suivante:

La ville de Kingston n'a pas besoin d'avoir peur pour ses industries des actes d'un gouvernement libéral. On aura soin des industries.

Le très hon. M. MEIGHEN: De qui sont ces paroles?

M. ROSS (Kingston): Du premier ministre parlant à Kingston. En se guidant sur la déclaration du chef du Gouvernement, nos collègues de la droite devraient se déclarer pour la résolution.

Une autre question, c'est l'attitude que devrait prendre le Canada vis-à-vis de certains pays, d'après les termes de ma proposition. Je ne m'attarderai pas à de longues considérations sur ce sujet, car on l'a déjà discuté plusieurs fois dans cette Assemblée. Sur deux points nouveaux j'aimerais cependant à dire quelques mots à la Chambre. On l'a déjà dit, tout pays un tant soit peu prospère a adopté des mesures pour protéger ses industries. Nos voisins les Américains ont inauguré deux nouveaux services pour renforcer leur système protecteur. C'est ainsi qu'ils ont créé un bureau spécial chargé d'étudier la fabrication de certains articles que les Etats-Unis importent du Canada, dans le but d'encourager la production de ces mêmes articles chez eux, afin de se dispenser d'en faire l'importation. Les Etats-Unis ont aussi des agents qui opèrent en France pour le compte du trésor de l'oncle Sam, et contre lesquels les industriels français ont protesté. Ces agents font une enquête sur le prix de fabrication des articles exportés aux Etats-Unis, afin de s'assurer que le fisc américain ne soit pas trompé sur leur valeur véritable par la déclaration des exportateurs. Ces deux faits montrent que les Etats-Unis sont déterminés à prévenir toute concurrence dommageable à leurs propres industries.

Je tiens ici un long article se rapportant aux travaux de David Syme en Australie. Je n'en donnerai pas lecture à cause de l'heure avancée de la séance. Je ne ferai que porter ses conclusions à l'attention de la Chambre. David Syme, qui fonda la colonie de Victoria, y établit le libre-échange. Les mines d'or avaient attiré une grande population à Victoria, mais les mines firent faillite et cette population de presque un million resta désœuvrée et presque dans l'indigence. David Syme inaugura immédiatement un programme de protection et réussit à faire ouvrer à Victoria les produits bruts du pays. L'étude des résultats est des plus intéressantes. Il a constaté qu'une nation de spécialistes, cultivateurs, importateurs ou manufacturiers, ne fournit pas la condition nécessaire de permanence qu'on trouve uniquement dans une société formée d'entreprises variées et d'un grand nombre d'emplois. Il a donc institué un régime qui faisait ouvrer dans la colonie même les produits bruts de Victoria.

Voyons ce qui s'est accompli. Côte à côte avec Victoria était fondée la colonie de la Nouvelle-Galles-du-Sud. Cette dernière avait adopté aussi une politique de libre-échange et encourageait l'immigration au moyen de primes; Victoria n'a pas adopté ce programme. Comparons les deux maintenant: en 1922-1923, les industries manufacturières de la Nouvelle-Galles-du-Sud étaient au nombre de 6,072; celles de Victoria, au nombre de 7,096. En 1919, la première avait donné de l'emploi à 144,454 personnes, alors que Victoria n'en avait occupé que 136,522. Mais en 1923, quatre ans après l'inauguration de la nouvelle politique, la Nouvelle-Galles-du-Sud avait employé 152,266 et Victoria le même nombre. Mais quant à la population, celle de la Nouvelle-Galles-du-Sud, malgré les primes payées à des milliers d'immigrants, n'était que de 7.14 par mille carré, alors que celle de Victoria atteingnait 18.49. Ces chiffres prouvent immédiatement que la protection des industries a produit d'excellents résultats dans Victoria.

Je tiens encore à souligner à la Chambre que le présent projet de résolution intéresse de très près un de nos grands problèmes du jours, je veux parler de l'immigration. Au cours des débats de la session actuelle, je crois que tous les honorables membres sont arrivés à la conclusion qu'un remède à tous nos maux, c'est le relèvement de la population. En effet, si notre population augmente, nos taxes diminueront et la situation de nos chemins de fer se trouvera améliorée; je veux démontrer le rapport entre ce grand problème et le projet de résolution que je propose. Le Gouvernement, comme d'autres gouvernements, s'y est pris on ne peut plus mal pour rendre le Canada prospère. Aujourd'hui nous cherchons surtout à attirer au pays des cultivateurs et des manœuvres agricoles. Jamais dans toute l'histoire du globe une pareille politique,—restreindre l'immigration aux agriculteurs,—n'a produit une augmentation notable d'une population. Si je prouve cela, je réussirai, je crois, à ralier l'appui de tous les honorables collègues à mon projet de résolution. L'étude de l'histoire universelle nous prouvera, je pense, qu'une augmentation rapide de la population d'un pays a toujours résulté d'une vive impulsion imprimée au développement industriel.

La population, a-t-on dit, est la richesse d'un pays: sans population il ne peut y avoir

de richesse. Le Colorado était un désert en 1858; mais en 1890 la propriété du Colorado était évaluée à 239 millions de dollars. Il en est de même du district de Cobalt, du Yukon et de maint autre endroit: sans population il ne peut y avoir de richesse. Laissez-moi citer maintenant l'exemple contraire de la vallée de l'Amazone. Voilà un des pays les plus riches du monde, ayant les plus abondantes ressources naturelles, mais une population disséminée. A la Barbade, par contre, on trouve une grande richesse et une forte population. La population, voilà le secret de la richesse. Les exemples que j'ai cités prouvent que la population est nécessaire à la production de la richesse en quelque pays que ce soit. D'un autre côté, aucun pays ne peut subvenir aux besoins d'un nombre de consommateurs qui ne produisent pas. L'Etat prospère est celui qui a la population et la richesse, le pays qui est fortement peuplé et où la population travaille. Bon nombre de pays comptent une population nombreuse, mais ils ne sont pas riches. Voyez la Chine et certaines régions de l'Inde. Voici le secret: la population et le travail doivent marcher la main dans la main.

Tous, nous reconnaissons que l'agriculture est notre industrie fondamentale; mais elle ne peut pas nous assurer l'accroissement de notre population dont nous avons si grandement besoin à cette heure. J'ai déjà affirmé que tout relèvement de population provenait d'un essor industriel. Mentionnons quelques pays à titre d'exemples. Aux 14e, 15e et 16e siècles, la population de l'Angleterre et du pays de Galles était presque stationnaire. Il y avait 42 villes ayant une population de 168,000 et 38 comtés ayant une population totale de 1,200,000, nombres qui, ajoutés à Durham, Chester et le pays de Galles, donnaient une population totale d'environ 2,250,000. Londres avait une population de seulement 35,000; York, 11,000; Bristol, 9,500. Il n'y avait pas d'autres endroits comptant plus de 5,000 habitants; mais la perception du fouage en 1690 a révélé que la population s'était doublée par des causes naturelles et autres. L'agriculture, qui était la principale industrie, n'avait pas progressé. Le seul progrès réalisé était dû à l'introduction des métiers à tisser et de l'industrie des textiles du continent.

Maintenant, passons de cette période de trois ou quatre siècles, pendant lesquels la population est restée stationnaire, à la période qui s'étend de 1831 à 1896. La population de l'Angleterre et des autres pays augmenta de beaucoup pendant cette période. La population de l'Angleterre passa de 24 millions, en 1831, à 39,500,000 en 1896; l'Allemagne, de 29 millions à 52 millions; la Russie, de 58 à 105 millions; les Etats-Unis, de 9 à 70 millions, soit une augmentation de 626 p. 100. Quelles sont les raisons de cette énorme augmentation? Nous trouvons ici la preuve que le développement de l'agriculture seul ne nous donnera pas la population dont nous avons besoin. Plusieurs raisons différentes ont contribué à la croissance rapide de la population dans tous ces pays de 1831 à 1896. En Russie, l'affranchissement des serfs fut la cause principale de l'augmentation prodigieuse qui se produisit. Ces serfs, qui avaient été retenus sur la ferme, prirent le chemin des villes. Tout le monde se dirigeait vers la ville à cette époque et la population des villes augmenta rapidement. Avec l'amélioration des conditions de vie des serfs, la population augmenta rapidement.

Mais on ne peut attribuer à cette cause l'augmentation rapide de la population dans les autres pays. Dans ces derniers, le progrès était dû à d'autres causes, entre autres, à l'introduction de la vapeur. L'utilisation de la vapeur donna naissance aux chemins de fer, aux navires à vapeur; elle développa le commerce, elle amena l'emploi des machines aratoires manufacturées. Il s'ensuivit un grand développement industriel et la population augmenta rapidement. A la fin de cette période, nous voyons que le nombre des villes ayant une population de 50,000 âmes ou plus était comme suit: en 1831, l'Europe comptait 85 villes ayant une population de plus de 50,000; les Etats-Unis en comptaient 4; les colonies, aucune. En 1891, l'Europe en comptait 255, les Etats-Unis 56 et les colonies 9. Au cours de cette période de soixante ans, les villes de presque tout l'univers augmentèrent leur population de 470 p. 100 tandis que la population rurale n'augmentait que de 70 p. 100; la population agricole augmentait de 110 p. 100; la population manufacturière, de 800 p. 100.

Si je cite ces données, c'est pour prouver que seul le développement industriel peut nous donner cet accroissement de la population dont nous avons besoin dans ce pays; l'augmentation rapide de la population de ces pays est due à la découverte de la vapeur surtout. En 1831, l'énergie humaine comptait pour 23,400; l'énergie animale, pour 93,900; l'énergie mécanique, pour 6,000. En 1896, ces chiffres avaient atteint les proportions suivantes: énergie humaine, 38,000; énergie animale, 179,000; énergie mécanique, 222,000; ce qui prouve l'augmentation considérable de l'énergie animale et de l'énergie mécanique qui a suivi la découverte de la vapeur. L'industrie manufacturière a progressé de toutes façons, et le commerce a fait naître les villes de la côte.

[M. Ross (Kingston)]

Un mot au sujet de la France. Le progrès dans ce dernier pays ne s'est pas fait sentir aussi rapidement qu'en Angleterre, et ceci appuie ma prétention, car la France tirait ses produits manufacturés des autres pays. Elle se procurait les lainages en Espagne, les toiles en Hollande et les soies en Italie. Mais après 1800, la France commença à se rendre compte de la situation et s'aperçut que ses habitants n'étaient que des scieurs de bois et les porteurs d'eau des autres pays; elle se décida donc à établir des industries et, immédiatement, sa population commença à augmenter. Bien des données prouveraient ce fait, mais les chiffres que j'ai déjà cités suffisent à prouver que l'attitude que nous prenons dans ce pays en consacrant tous nos efforts au développement de l'agriculture, quelque grande que soit cette industrie, ne nous donnera jamais la population dont nous avons besoin, à moins que nous ne nous occupions en même temps des autres industries. La surveillance, la prévoyance, et l'intérêt dans l'industrie, voilà ce qui a fait toute la différence dans les autres pays. Prenez le cas de l'Ecosse et de l'Irlande, dont la population est à peu près la même. Le premier de ces deux pays est supposé être de 60 p. 100 plus riche que le second, parce que l'on s'est occupé du développement industriel. L'Espagne, qui ne compte aucune industrie, n'a qu'une population clairsemée. L'Italie a une population dense, mais les deux pays sont pauvres. La Belgique possède la population la plus dense de l'univers et la Suède la moins dense, cependant ces deux pays sont très riches. Où se trouve le secret? Le secret consiste à avoir une population qui travaille. En Italie, vous avez la population, mais non le travail industriel. En Espagne, la population et le travail manquent. En Suède, vous avez la population minimum, mais la vie industrielle est des plus actives et, conséquemment, le pays possède d'immenses richesses. La Belgique est le pays dont la population est le plus dense, et dont en même temps la vie industrielle et la vie agricole sont des plus actives. La population y est plus dense que dans tout autre pays et, ce qui est plus important, l'émigration des habitants de ce pays est la moins considérable de tous.

Notre indifférence et notre insouciance à l'égard de nos industries nous ont placés dans la situation où nous sommes aujourd'hui. Sans remonter très loin dans le passé, examinons combien d'habitants le Canada a perdus en 1924 et 1925. En 1924, nous en avons perdu 148,000 et 111,000 en 1925. Non seulement nous avons perdu ces habitants, mais aussi les $18 de recettes que représentait chacun d'eux. Nous avons réellement jeté $4-680,000 dans le trésor des Etats-Unis et nous avons laissé partir 260,000 de nos habitants. Cet exode se poursuit. Je ne fais pas grand cas des paroles de ceux qui prétendent que les Canadiens reviennent des Etats-Unis. Ils quittent le Canada en bien plus grand nombre qu'ils n'en reviennent. Il en part en moyenne vingt-cinq par semaine du port de Kingston. On a de nouveau augmenté le personnel du consulat américain de Toronto, afin d'expédier la bésogne due à l'exode des Canadiens. Par conséquent, nous ne sommes pas prospères. Il est évident que nous n'avons pas adopté une politique qui tende à augmenter notre population, puisque des milliers de Canadiens quittent encore notre pays.

Quel rapport existe-t-il entre le chiffre de la population et la question à l'étude? Quel serait l'effet sur la population du pays, de l'adoption d'une politique ayant pour objet de protéger les industries. Voici comment je peux répondre à cette question. Nous importons des marchandises d'une valeur de plusieurs millions de dollars. J'ai établi la statistique de ces importations et je me suis rendu chez les industriels canadiens qui fabriquent des articles semblables à ceux que nous importons et je leur ai demandé s'il est possible de les fabriquer au pays. Dans chaque cas, on m'a répondu par l'affirmative. Voyez comme la population du Canada augmenterait si, au lieu d'importer ces articles, nous les fabriquions chez nous. L'an dernier nous avons importé des cotonnades pour une valeur d'environ 34 millions de dollars. Je me suis rendu à la maison Dominion Textiles et j'ai dit: "Vous fabriquez ces marchandises. Combien d'ouvriers canadiens pourriez-vous employer, durant toute l'année, si vous fabriquiiez celles que nous importons?" On m'a répondu: "Sept mille".

Passons à la question des articles imprimés. L'an dernier, nous en avons importé pour douze millions. Je me suis rendu chez des imprimeurs et je leur ai dit: "Si ces articles étaient fabriqués au Canada, à combien d'ouvriers pourrait-on donner du travail?" On m'a répondu qu'on pourrait employer 4,000 hommes. Nous avons importé des moteurs pour une valeur de $11,600,000. Si on les manufacturait au Canada, on procurerait du travail à 4,200 ouvriers. Nous avons importé pour $30,200,000 de machines. Fabriquées au Canada, elles auraient nécessité l'emploi de 10,000 personnes. Des vêtements pour une valeur de $6,350,000 ont été importés. Leur fabrication au Canada aurait procuré du travail à 3,000 personnes. Si nous avions manufacturé au pays les $36,400,000 de voitures que nous avons importées, 8,000 hommes auraient eu de l'emploi. Nous avons fait venir

de l'étranger pour $7,324,000 d'articles en cuir. Au Canada, 2,500 personnes auraient pu être employées à leur fabrication. Pourquoi n'avons-nous pas fabriqué chez nous les instruments aratoires, d'une valeur de $11,200,000, que nous avons importés? Nous aurions pu de la sorte employer 3,000 hommes. Nos importations de papier ont atteint $9,100,000. Si on l'avait produit dans le Dominion, 1,800 hommes auraient trouvé de l'emploi. Par conséquent, si l'on considère le total des articles produits dans ces dix branches de l'industrie, on voit qu'on aurait pu donner du travail à 73,000 Canadiens. Si l'on fixe à quatre la moyenne du nombre de chaque famille, cela signifie qu'on aurait pu augmenter d'environ 280,000 le chiffre de notre population. Nous dépensons trois millions chaque année pour l'immigration. Si nous protégions nos industries, nous pourrions augmenter notre population de 280,000 et économiser trois millions de dollars par année. Faisons le même raisonnement au sujet des autres industries, telles que celles des appareils électriques ou à gaz, des explosifs, des meubles, des allumettes, des articles en fibres, des moulures ou des articles de sport et d'amusement. Si l'on adopte un politique convenable à leur sujet, on n'aura pas à craindre pour l'avenir du pays ni pour l'augmentation de sa population.

Je désire appeler l'attention sur deux ou trois autres points. Nous avons actuellement à développer deux des plus importantes industries qu'on puisse établir dans notre pays et dont les possibilités sont pour ainsi dire illimitées. Je parle de la transformation de nos minerais et de l'industrie des produits chimiques. Il nous faudrait assez d'encouragement pour établir une autre maison comme la Consolidated Smelters, qui serait située dans l'Est. Examinons ce qu'a produit cette grande industrie dans la Colombie-Anglaise. Grâce à une politique de mise en valeur de notre propre minerai, la province a retiré de ce chef des recettes de deux ou trois mines s'élevant, pour l'argent à $3,105,000, pour le plomb à $20,066,630, pour le cuivre à $4,763,707 et pour le zinc à $36,012,000. Voilà ce que l'exploitation de deux ou trois mines seulement a rapporté à cette province. A la vérité on n'arrive pas à se faire une idée de ce que le pays pourrait réaliser si le Gouvernement se réveillait et se rendait compte des immenses ressources du pays et si on arrêtait une politique assurant leur exploitation. En même temps il faut nous occuper de former des chimistes. Vous ne pouvez exploiter le minerai sans le secours de la chimie industrielle et il n'est pas d'industrie au monde qui possède plus de richesse; il s'agit de la protéger comme il convient et de confier son exploitation à des experts. Tout autant qu'aux Etats-Unis ou n'importe où ailleurs nous avons en ce pays tout ce qu'il faut pour développer une industrie chimique florissante.

Outre ces riches minerais que nous possédons,—et je n'ai fait que citer à la Chambre un exemple de ce que peuvent rapporter deux ou trois gisements en Colombie-Anglaise,—une vaste exploitation est en train de s'organiser dans la région de Rouyn, dans de nouveaux territoires où l'on a découvert des gisements de zinc, de cuivre et de plomb, restés jusqu'ici inexploités. Mes honorables collègues se rendront compte que si le Gouvernement voulait un tant soit peu se préoccuper de l'intérêt du pays, ou s'en aller et laisser sa place aux progressistes, on pourrait au moins créer une industrie et augmenter la richesse du pays. Seulement je m'étonne que même les députés progressistes n'aient pas fait remarqué que nous avons aussi en ce pays des produits minéraux autres que le métal. Il est venu de l'Ouest quelqu'un qui a essayé d'intéresser le Gouvernement à l'exploitation du sel d'Epsom. Peut-être eût-on l'idée que ce serait une bonne chose de lui en donner, mais on ne s'intéressa même pas à cela. Outre ce sel, nous importons le sel de table. Nous avons en ce pays d'immenses mines de phosphate et de sulfate de soude. Vous avez aussi l'industrie de la plombagine. Les crayons dont on se sert à la Chambre des Communes viennent des Etats-Unis, fabriqués de graphite américain, quoique le Canada en possède en grandes quantités. Toutefois on laisse ces gisements inexploités par indifférence et on ne leur fait rien rapporter.

On a signalé que le Gouvernement n'avait aucun souci du développement du pays. Je pourrais signaler que, dans le comté de Frontenac, se trouve le seul gisement de feldspath qui soit sur le continent américain. On s'est mis à moudre de ce feldspath en Canada. Il y a une fabrique à Kingston et une autre à Toronto, et cependant le Gouvernement reste là inactif regardant partir ce produit pour les Etats-Unis, où il est moulu et renvoyé au Canada comme tel. Avec deux industries comme celles-ci se faisant concurrence dans une position pareille, il est à déplorer que le Gouvernement n'ait pas songé à faire quelque chose en utilisant les services de ses experts du ministère des Mines. Qu'on y songe bien; nous avons un département des mines qui, à maintes reprises, par des rapports d'experts à signalé au Gouvernement l'importance qu'il y avait d'exploiter ses minerais et ses substances non métalliques, mais on n'en a rien fait. Encore aujourd'hui le feldspath s'en va à l'étranger. En 1924, nous avons importé 1,661

tonnes de notre feldspath moulu, tandis que nous avions chez nous deux fabriques. En 1925, notre importation s'est élevée à 1,712 tonnes.

En parlant de l'industrie, j'ai fait entrer peut-être des sujets dont on ne s'était pas encore occupé jusqu'ici, car j'ai essayé de traiter d'un sujet nouveau et d'insister sur la sauvegarde de nos industries agricoles et manufacturières, sur l'exploitation de notre minérai et de notre industrie chimique, car cette politique amènera au pays une population comme nous en voulons une et comme nous n'arrivons pas à en avoir, en dépit du fait que nous consacrons $3,000,000 par an à l'immigration.

En terminant, je ferai remarquer que c'est la protection de nos industries qui assurera au pays une population stable. Songez donc à la perte économique, pour le pays et pour l'univers en général, que représente la politique du Gouvernement qui fait fermer les usines au Canada et qui force les ouvriers à s'en aller. Qu'est-ce à dire? C'est qu'il faut que ces ouvriers trouvent du travail dans un autre pays, et ce qu'il y a de malheureux, c'est que s'ils ne s'expatrient pas ils doivent s'adapter à un autre travail et nuire ainsi à ceux qui s'y adonnent déjà. De quelque façon que vous l'envisagiez, c'est une perte économique, due à l'impéritie et à l'indifférence du Gouvernement vis-à-vis du développement du pays, qu'il s'agisse du développement agricole ou autre. Si on s'intéressait à l'industrie, si on veillait sur elle et si on en prenait soin comme dans les autres pays, elle nous assurerait une population stable.

Je me suis efforcé, ce soir, en traitant la question, de me borner aux quatre points dont j'ai entrepris la discussion; d'abord, le rapport entre la députation, y compris le premier ministre, et la sauvegarde de l'industrie; en deuxième lieu, le rapport entre le Canada et les autres pays du monde relativement à la sauvegarde de l'industrie; en troisième lieu, le rapport entre ce projet de résolution et la grande politique d'accroissement de la population, la panacée de toutes nos difficultés, et en quatrième lieu, les particularités que j'ai mentionnées. Nous avons écouté cet après-midi et ce soir des discussions sur le blé en rapport avec le bétail, et des questions de tout genre ont surgi durant ce débat. Mais je désire, ce soir, que nous nous en tenions à cette seule chose, la sauvegarde des industries; et j'ai démontré à l'Assemblée, je pense, que si nous prenions soin de nos industries actuelles et si nous nous efforcions d'en établir d'autres pour l'exploitation de nos richesses naturelles, nous économiserions en peu de temps cet octroi de 3 millions relatif à l'immigration, et nous aurions un Canada stable, tranquille, heureux et prospère.

M. S. W. JACOBS (Cartier): Je demande la permission de proposer l'ajournement de la discussion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ne pourrais-je persuader l'honorable député de Cartier, que la question intéresse profondément, je le sais, et à qui il n'y aura pas lieu de rappeler que ce sont les paroles de son chef, d'éviter un ajournement de si bonne heure, ce soir, et de faire mettre cette motion aux voix?

L'hon. M. LAPOINTE: De bonne heure à minuit?

Le très hon. M. MEIGHEN: Les honorables députés vis-à-vis ont toujours hâte de regagner leur foyer quand il y a une motion ayant quelque sens.

L'hon. M. LAPOINTE: Cette discussion s'est poursuivie durant toute la session, pour ainsi dire.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Adoptée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est la motion adoptée?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La motion tendant à ajourner le débat. Je mets la question aux voix.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je proteste contre la proclamation que la motion est "adoptée". Je me suis levé pour demander si l'honorable député ne retirerait pas sa motion. Personne sur ces banquettes n'a entendu la mise aux voix de la motion.

La motion de M. Jacobs est mise aux voix et adoptée.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Beaubien,	Howden,
Benoît,	Jacobs,
Boivin,	Jelliff,
Bothwell,	Jenkins,
Bouchard,	King (Huron-Nord),
Boucher,	King (Kootenay-Est),
Boutillier,	Laflamme,
Brown,	Lanctôt,
Casgrain,	Lapointe,
Coote,	Lovie,
Delisle,	McLean (Melfort),
Denis (St-Denis),	McIntosh,
Denis (Joliette),	McKenzie,
Donaghy,	McPhee.
Donnelly,	Mercier (St-Henri),
Dubuc,	Millar,
Evans,	Morin (Bagot),
Forke,	Motherwell,
Gardiner,	Perras,
Gershaw,	Rhéaume,
Goodison,	Ross (Moose Jaw),
Heenan,	Séguin,

Spence (Maple Creek),
Spencer,
Steedsman,
Stork,
Tobin (Wetaskiwin),
Totzke,
Vallance,
Verville,
Wilson (Vaudreuil-Soulanges),
Young (Weyburn)—54.

ONT VOTE CONTRE:

Mlle Macphail.

MM.

Armstrong (Lambton-Est),
Barber,
Bell (St-Jean-Albert),
Black (Yukon),
Black (Halifax),
Bury,
Cantley,
Chaplin (Lincoln),
Charters,
Church,
Davis,
Doucet,
Edwards (Waterloo-Sud),
Embury,
Esling,
Fish,
Foster,
Fraser,
Garland (Bow-River),
Gott,
Guthrie,
Hamilton,
Hannesson,
Harris,
Hodgins,
Hubbs,
Kaiser,
Macdonald (King),
Macdonald (Richmond-Ouest-Cap-Breton),
Macdougall,
MacNutt,
McClenaghan,
McKillop,
Maybee,
Meighen,
Mullins,
Pettit,
Preston,
Price,
Quinn,
Robinson,
Rogers,
Ross (Kingston),
Ryckman,
Ryerson,
Simpson,
Smoke,
Stewart (Leeds),
Stirling,
Sutherland (Oxford-Sud),
Tolmie,
Tummon,
White (Mont-Royal—53.

M. CASGRAIN: Monsieur l'Orateur, d'ordinaire je paire avec l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Boys). J'ai voté parce que j'ai considéré que ce n'est pas une motion ministérielle. Néanmoins, pour remédier à tout malentendu, vu que la plupart des députés de notre parti ont pairé quand il le fallait, j'ai autorisé l'honorable député de Waterloo-Sud (M. Edwards) à voter, bien qu'il eût pairé avec l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler).

L'hon. M. MANION: J'ai pairé avec le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Stewart). Si j'avais voté, j'aurais voté contre la motion.

M. GEARY: Monsieur l'Orateur, j'ai pairé avec l'honorable député de Laurier-Outremont (M. Mercier). Eussé-je voté, j'aurais voté contre la motion.

M. WRIGHT: Monsieur l'Orateur, j'ai pairé avec l'honorable député de Perth-Sud (M. Sanderson). Eussé-je voté, j'aurais voté contre la motion.

M. POWER: J'ai pairé avec l'honorable député d'Hamilton-Est (l'hon. M. Mewburn); eussé-je voté j'aurais appuyé la motion.

M. LAPIERRE: J'ai pairé avec l'honorable député d'Essex-Est (M. Morand). Eussé-je voté, j'aurais voté pour la motion.

[Le très hon. M. Meighen.]

M. KAY: J'ai pairé avec l'honorable député de Wentworth (M. Wilson); eussé-je voté, c'eût été pour la motion.

L'hon. M. ROBB: J'ai pairé avec l'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton). Autrement, j'aurais voté en faveur de la motion. Il est temps d'en finir.

L'hon. M. CARDIN: J'ai pairé avec l'honorable député de Calgary-Ouest (l'hon. M. Bennett). Eussé-je voté, j'aurais voté pour la motion.

M. ROBICHAUD: Monsieur l'Orateur, j'ai pairé avec l'honorable député de Restigouche-Madawaska (M. Culligan). Eussé-je voté, j'aurais voté pour la motion.

M. RAYMOND (Texte): Monsieur l'Orateur, j'avais pairé avec l'honorable député de Saint-Antoine (M. Bell). Eussé-je voté, je me serais prononcé en faveur de la motion.

L'hon. M. CANNON: J'ai pairé avec l'honorable député de Frontenac-Addington (M. Edwards); eussé-je voté, c'eût été pour la motion.

M. DUSSAULT: J'ai pairé avec l'honorable député de Renfrew-Nord (M. Cotnam). Autrement, j'aurais voté en faveur de la motion.

M. ROBITAILLE (Texte): Monsieur l'Orateur, j'avais pairé avec l'honorable député de London (M. White). Eussé-je voté, je me serais prononcé en faveur de la motion.

M. YOUNG (Saskatoon): J'ai pairé avec l'honorable député de Muskoka-Ontario (M. McGibbon). Eussé-je voté, j'aurais voté pour la motion.

M. HATFIELD: J'ai pairé avec l'honorable député de Cap-Breton-Sud (M. Macdonald). Autrement j'aurais appuyé la motion.

(Comme il n'y avait pas de liste officielle, les noms de tous ceux qui ont pairé n'ont pas été enregistrés.)

L'hon. M. LAPOINTE: M. l'Orateur, je n'ai pairé avec personne. Je propose l'ajournement de la séance.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, avant l'ajournement, je désire demander quelque chose au Gouvernement. Etant donné son désir d'éviter cette motion, je demande au leader du Gouvernement s'il peut nous assurer que nous aurons l'occasion de continuer ce débat et d'avoir un vote sur cette question avant la fin de la session.

L'hon. M. LAPOINTE: Monsieur l'Orateur, si ma mémoire ne me trompe, nous avons déjà eu quatre débats sur la protection...

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'on nous permette de voter.

L'hon. M. LAPOINTE: ...et je puis dire à mon très honorable ami qu'il aura sans doute, avant la fin de la session, une autre occasion de parler sur la question de sauvegarder l'industrie au moyen de la protection.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parlant pour ce côté-ci de la Chambre, je promets qu'il n'y aura pas de discours si le ministre nous fournit l'occasion de voter sur cette motion.

L'hon. M. LAPOINTE: Ce sera du nouveau pour lui et ce serait malheureux de ne pas lui fournir cette occasion.

La séance est levée à minuit vingt minutes du matin.

Mardi, 1er juin 1926

La séance est ouverte à trois heures.

RAPPORT DU GREFFIER DES PETITIONS RELATIVEMENT A L'ELECTION DE RIVIERE-DE-LA-PAIX

Le greffier de la Chambre dépose sur le bureau le rapport du greffier des pétitions sur la pétition présentée le 27 dernier, lequel est lu comme suit:—

Le greffier des pétitions a l'honneur de faire rapport qu'il a dûment examiné la pétition suivante:

De James Arthur Collins, de Chisholm, province de l'Alberta, marchand de bois, priant la Chambre des communes de s'enquérir de la conduite du directeur général des élections au Canada, de l'officier-rapporteur dans la circonscription électorale de Rivière-de-la-Paix, du sous-officier-rapporteur, et d'autres officiers s'il y lieu, relativement à l'établissement d'un bureau de votation aux mines Brûlé, bureau n° 4 susdit; à la réception, au comptage et au recomptage des votes déposés dans ce bureau de votation dudit district de Rivière-de-la-Paix; et que lesdits directeur général des élections, officier-rapporteur, sous-officier-rapporteur ou autres officiers soient requis de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'élection à la Chambre des communes du candidat qui a reçu le plus grand nombre de votes dans ladite circonscription électorale de Rivière-de-la-Paix le 29 octobre 1925;

Et le greffier juge que:

L'objet de la présente pétition est double: (1) Que la Chambre s'informe de la conduite de certains fonctionnaires relativement à l'élection d'un député pour représenter la circonscription de Rivière-de-la-Paix à la Chambre des communes du Canada, tenue le 29 octobre 1925;

(2) Que la Chambre ordonne aux fonctionnaires compétents de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'élection à la Chambre des communes du candidat qui a reçu le plus grand nombre de votes déposés par les électeurs de ladite circonscription électorale de Rivière-de-la-Paix le 29 octobre susdit.

La forme et la teneur de la pétition, autant qu'il est question de la première partie de la requête, sont conformes aux exigences de la 75e règle, et portent seulement sur les matières que la Chambre a le droit et la compétence de traiter, si elle le désire; cependant, si la Chambre suivait la conduite qui lui est suggérée dans la deuxième partie de la requête, elle autoriserait apparemment d'autres personnes à exercer des pouvoirs qu'elle a déjà délégués par statut à la juridiction exclusive des tribunaux.

La première partie de cette supplique n'est apparemment qu'une introduction à la demande principale contenue dans la deuxième partie, en sorte que dans son ensemble la pétition tombe sous le coup de la décision rendue le 6 mai dernier par M. l'Orateur Lemieux, laquelle fut subséquemment approuvée par la Chambre appelée à se prononcer, à savoir que la Chambre ne peut recevoir une pétition susceptible de contrevenir d'une manière quelconque aux dispositions de la loi des élections contestées, ch. 7, S.R.C., 1906.

Dans ces circonstances j'ai l'honneur de vous informer que cette pétition ne devrait pas être reçue.

1ère LECTURE

D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI DE L'EXPLOITATION DU QUARTZ

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur) demande à déposer un projet de loi (bill n° 154) tendant à modifier la loi de l'exploitation du quartz dans le Yukon.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Expliquez.

L'hon. M. STEWART: L'unique objet de ce bill est d'appliquer les dispositions de la loi de 1924 aux règlements antérieurs. Il existe bien des doutes sur la question de savoir si la loi de 1924 prévoyait l'exécution de toutes les conventions conformes aux règlements passées avec ceux qui ont pris des claims et ce bill a pour but d'éclairer la situation. L'effet doit en être rétroactif à partir de la date mentionnée.

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

LA FETE DU ROI

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Conformément à l'avis de motion, je propose:

Que, lorsque la Chambre s'ajournera le mercredi 2 juin prochain, elle reste ajournée jusqu'au vendredi 4 juin 1926.

(La motion est adoptée.)

OUVERTURE DES SEANCES A 2 HEURES

Le très hon. MACKENZIE KING: Conformément à l'avis de motion, je propose:

Que le lundi, 7 juin, et dans la suite jusqu'à la fin de la session, la Chambre ouvrira la séance à deux heures de l'après-midi chaque jour de séance.

(La motion est adoptée.)

LES SEANCES DU MERCREDI SOIR

Le très hon. MACKENZIE KING: Je propose:

Que le mercredi, 2 juin 1926, et tous les mercredis jusqu'à la fin de la session, les séances de la Chambre suivront sous tous rapports les règles prévues pour les autres jours de séance.

M. G. G. COOTE (Macleod): Monsieur l'Orateur, je désire protester contre cette proposition. Je ne connais personne autre en Canada obligé de travailler jour et nuit. Nous sommes ici depuis près de cinq mois; nous avons discuté l'adresse pendant cinq semaines, sans raison, je crois, et pendant cinq semaines encore nous avons, à l'occasion du budget, prolongé un débat que bien peu ont suivi, et ceux-là simplement pour maintenir un quorum. Et maintenant que le travail commence pour de bon et que sur la proposition du premier ministre nous allons siéger une heure de plus chaque jour, ce que j'approuve cordialement, l'on va nous enlever notre seule soirée disponible. Je proteste contre cette résolution. Je crois que la Chambre s'acquitterait bien mieux de sa besogne si elle abandonnait entièrement les séances du soir, et je ne vois pas pourquoi des gens sensés n'établissent pas un règlement qui nous dispenserait de siéger jour et nuit.

Je lisais récemment avec intérêt un discours prononcé dans cette Chambre en 1907, et je désire en extraire la substance pour l'information des honorables députés à qui j'assure du reste que je serai bref. C'est un discours de M. Wright alors député de Renfrew-Sud sur cette même question, et très à point.

M. Wright rappelait alors le travail ardu d'un député prenant ses fonctions au sérieux comme tout député le devrait, et les longues heures qu'il devait y consacrer. Je sais un député, à l'œuvre à 8 h. 40 hier matin, et qui était encore à son poste à minuit pour voter sur une proposition d'ajournement. Quiconque votait contre cette proposition s'exposait aux reproches d'un grand nombre de députés. Or ce député devait être ici ce matin encore pour dépouiller sa correspondance, assister à la séance d'un comité, de 10.30 à 1 heure, déjeuner à la hâte, pour se trouver à la Chambre à 3 heures et peut-être y rester jusqu'à minuit ce soir encore. Je le demande à la Chambre et au Gouvernement, est-ce une manière raisonnable de discuter les affaires du pays? Si ces remarques s'appliquent aux députés, elles concernent bien plus le premier ministre et les membres du cabinet. Comment, dans des circonstances, peuvent-ils jouir d'une bonne nuit de sommeil? Quel repos peut avoir le chef de l'opposition? Nous le savons tous à notre regret, le leader de l'opposition a été retenu chez lui par la maladie récemment, et je ne doute pas que cela ne soit dû aux devoirs accablant qui lui sont imposés et aux longues heures qu'il est forcé de passer à la Chambre.

[Le très hon. Mackenzie King.]

Je ferai observer de plus que nous avons un grand nombre de pages dont la plupart, si je comprends bien, sont orphelins, ou de garçons qui ont perdu leurs pères. S'ils sont ici, c'est qu'ils sont obligés de gagner leur vie. La plupart des provinces du Canada ont des lois défendant le travail des enfants après certaines heures dans les manufactures, mais dans cette "fabrique de mots et de phrases" comme l'a décrite M. Wright, ces pauvres garçons sont parfois tenus de rester tous les soirs,—le mercredi comme les autres, —si cette motion est adoptée.

Je n'espère pas, monsieur l'Orateur, prévenir l'adoption de cette résolution ni empêcher la Chambre d'être obligée de siéger le mercredi soir, mais nous devrions protester aussi souvent que possible contre une pratique qui force les membres de demeurer ici jour et nuit. Voici ce que je propose: siégeons, disons, depuis une heure jusqu'à six heures de l'après-midi. Si nous faisons cela, avec un règlement convenable, nous terminerons les sessions en quatre mois. Comme M. Wright l'a fait observer dans son discours de 1907, presque tous les parlements de l'univers, à l'exception de ceux de la Grande-Bretagne et du Canada, ne siègent jamais le soir. Il est grandement temps que les membres de tous les partis se servent quelque peu de leurs pouvoirs et demandent à tous les groupes des réformes afin que nous ne soyons pas tenus de siéger ici quatre soirs, et maintenant cinq soirs par semaine, durant des heures interminables. M. Wright a dit en cette circonstance que nous sommes citoyens d'un pays chrétien et que nous sommes censés travailler le jour et dormir la nuit. Je ne crois pouvoir mieux faire que d'insister là-dessus auprès de la Chambre avant de reprendre mon siège. Tous les partis, je crois, sont également coupables de laisser les affaires de la Chambre s'éterniser au point que nous en sommes rendus dans cette situation d'être obligés de siéger tous les soirs de la semaine, sans compter qu'avant la fin de la session, sans doute, nous devrons être retenus toute la nuit.

Une VOIX: Proposez un amendement

M. COOTE: Je ne crois pas que je doive le faire. Le leader de l'opposition a dit, il y a une semaine, qu'il consentait volontiers à siéger le mercredi soir, et je pense que la Chambre le veut bien également afin que nous en finissions. Toutefois, je tiens à dire que si nous avions adopté des amendements convenables au règlement au début de cette session, nous ne serions pas obligés de siéger cinq soirs par semaine.

(La motion est adoptée.)

L'ELECTION DE RIVIERE-DE-LA-PAIX

A l'appel de l'Ordre du jour:

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (leader de l'opposition): Monsieur l'Orateur, je désire appeler votre attention sur le rapport lu, à l'appel des motions, par le greffier, rapport qui est dit être du greffier ou de l'examinateur des pétitions, au sujet duquel il s'est arrogé des pouvoirs autres que ceux qui lui ont été assignés par la Chambre et a cherché à remplir non seulement ses propres devoirs mais ceux qui incombent à Votre Honneur et à la Chambre. Pourquoi a-t-il agi ainsi, je me le demande, mais je prétends qu'il n'appartient pas à l'examinateur des pétitions de faire un rapport sur quoi que ce soit si ce n'est sur la forme d'une pétition. Si l'examinateur a le droit de scruter la substance et les fins d'une pétition, et de dire au Parlement s'il recevra ou non cette pétition, nous en sommes rendus dans une jolie impasse en ce qui concerne le gouvernement responsable et démocratique. A mon avis, il n'y a que la forme de la pétition qui soit de sa compétence; que s'il est de son ressort de déclarer à la Chambre que nous ne pouvons même pas recevoir la pétition de Collins, alors il a dû être de son opinion, lors de la première présentation de la pétition que nous ne la recevrions pas et, apparemment, son opinion, à ce moment, différait de celle de Votre Honneur. Cependant, son opinion ne me concerne pas. C'est à la Chambre qu'il incombe de décider si la pétition doit être reçue ou non, à la demande de Son Honneur l'Orateur de la Chambre. Ce devoir n'appartient à aucun examinateur ou greffier des pétitions ni à aucune autre fonctionnaire du Parlement. Je vous demanderai donc de décider séance tenante, ou si l'occasion n'est pas propice dès qu'elle le sera, que ce rapport de l'examinateur excède entièrement les pouvoirs qui sont conférés à ce fonctionnaire et de lui donner instruction de faire un rapport conforme à ses pouvoirs et attributions.

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, puis-je faire observer que mon très honorable ami soulève une discussion contraire au règlement?

Le très hon. M. MEIGHEN: A quelle étape des délibérations, cette discussion sera-t-elle régulière?

L'hon. M. LAPOINTE: Demain peut-être, mais pas aujourd'hui. L'article 75 du règlement décrète ce qui suit, après qu'une pétition a été présentée et transmise à l'examinateur:

Le jour qui suit la présentation d'une pétition, le greffier de la Chambre dépose sur la table le rapport du greffier des pétitions sur les pétitions présentées, et ce rapport est imprimé dans les procès-verbaux du jour. Toute pétition dont il est ainsi fait rapport, qui ne contient rien de contraire aux privilèges de la Chambre et qui, conformément aux règles ou à la pratique de la Chambre peut être reçue, sera alors censée avoir été lue et reçue.

Il est évident que les membres de cette Chambre ne sont pas maintenant au fait de la teneur du rapport de l'examinateur des pétitions, sans avoir lu ledit rapport dans les procès-verbaux, bien que nous ayons saisi quelques bribes du texte lu par le greffier adjoint.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour ma part, j'ai compris.

L'hon. M. LAPOINTE: Puis-je proposer que l'affaire soit au moins laissée en suspens?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me bornerai à faire observer en réponse aux remarques du ministre que j'ai très bien compris, pour ma part, l'anglais du greffier adjoint lorsqu'il a lu le texte du rapport et j'hésite à conclure que les autres honorables membres sont moins intelligents que moi. La règle décrète tout simplement que le rapport sera imprimé dans les procès-verbaux et cela va de soi. Cependant, à la lecture du rapport, s'il est évident qu'un fonctionnaire de la Chambre a excédé ses attributions, c'est l'instant certes pour l'Orateur de décider que le rapport soit renvoyé au dit fonctionnaire avec l'ordre de s'en tenir strictement à ses attributions.

L'hon. M. CANNON (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, je désire aussi appeler votre attention sur le paragraphe 9 de l'article 75, qui décrète que nul débat n'est permis au sujet du rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas discuté le rapport.

L'hon. M. CANNON: Alors, que discutons-nous?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je discute la question de règlement.

L'hon. M. CANNON: La question n'est pas sujette à débat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les questions de règlement sont toujours sujettes à débat. Mon honorable ami, le solliciteur général est peut-être un peu mou en ce qui regarde l'application du règlement. C'est une question de règlement pure et simple que je soumets à votre attention, monsieur l'Orateur, je m'en remets à votre décision. Quant à la question de savoir si l'instant est propice ou non pour décider l'affaire, je le répète, je remettrai la

question sur le tapis à la première occasion qui me sera offerte, si je n'ai pas le droit de le faire aujourd'hui.

M. l'ORATEUR: En ce qui regarde l'initiative prise par l'examinateur des pétitions, je dirai ceci au très honorable chef de l'opposition que je ne sais trop quelle conclusion tirer de ses paroles, qu'il ignore comment l'examinateur des pétitions en est venu à préparer ce rapport. Je viens de lire le rapport, mais je ne l'ai inspiré en rien et je ne songerais pas à intervenir dans la préparation d'un rapport par l'un des fonctionnaires de la Chambre des communes. D'autre part, je pense,—ainsi que le ministre de la Justice l'a déclaré,—que la question pourrait être remise sur le tapis quand le rapport en question aura été imprimé dans les Procès-Verbaux. Telle est la procédure à suivre, c'est clair d'après l'article 75.

Pour ce qui est de l'objet de la pétition, si la Chambre désire que je rende une décision, je suis prêt à le faire séance tenante. Personne ne peut avoir le moindre doute pour un seul instant quant à ce qu'elle serait. J'ai lu la demande du pétitionnaire. Avec une légère différence, c'est la même demande que celle que renfermait la pétition présentée le 4 mai dernier. Or, la demande étant la même,—c'est-à-dire le pétitionnaire réclamant le siège pour lui-même par une intervention autre que celle des tribunaux du pays,—la demande et la pétition sont absolument irrégulières et ne peuvent être accordées. Je fonde ma décision sur Bourinot, pages 133, 134 et 135. Je me permets de citer de nouveau ce passage. Il est peut-être préférable que je lise la demande que renferme la pétition présentée le 27 mai dernier et qui est ainsi conçue:

C'est pourquoi. votre pétitionnaire, demande à la Chambre des communes du Canada de faire une enquête sur la conduite du directeur général des élections du Canada, du directeur des élections de la circonscription électorale de Rivière-de-la-Paix, Edward Henry Sheppard, susdit; du président de scrutin, Peter A. Robb, susdit, et de tous les autres employés qu'on jugera nécessaire, au sujet de l'établissement d'un bureau de scrutin, portant le n° 4, à Brûlé-Mines, et de l'enregistrement, de l'addition et de la revision du calcul des bulletins de votes déposés dans ce bureau de scrutin situé dans la circonscription électorale de Rivière-de-la-Paix susdite. La requête demande, en outre, que lesdits directeur général des élections, directeur des élections, président du scrutin ou tout autre fonctionnaire reçoivent l'ordre de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'entrée à la Chambre des communes du candidat qui a reçu le plus grand nombre des suffrages enregistrés par les électeurs de la circonscription électorale de Rivière-de-la-Paix, le 29 octobre 1925, et pour apporter tout autre remède approprié dans les circonstances.

Et votre pétitionnaire, ne cessera de prier,

JAMES ARTHUR COLLINS.

[Le très hon. M. Meighen.]

En conséquence, par cette pétition, le pétitionnaire, M. Collins, réclame le siège.

Des DEPUTES: Non, non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il me semble, monsieur l'Orateur, que cette question est d'une telle importance qu'on ne saurait en disposer, surtout par une décision, sans la débattre. Notre intention est de démontrer,—et nous croyons pouvoir vous convaincre,—que la pétition n'est pas du tout la même, qu'elle est rédigée différemment pour se conformer à ce que Votre Honneur exigeait pour l'adopter. Secondement, ce qui est plus important,—beaucoup plus important que tout,—c'est que si cette pétition n'est pas acceptée, les tribunaux ne peuvent pas connaître de la question de la pétition; la Chambre a déclaré qu'ils n'en avaient pas la compétence. Non seulement nous ne pouvons la renvoyer devant les tribunaux, mais les tribunaux sont désarmés et n'ont pas le pouvoir voulu pour en juger. Les tribunaux ne peuvent entendre l'appel de celui qui a été élu, mais dont le siège est usurpé par une autre personne.

M. l'ORATEUR: J'avais commencé à donner ma décision parce que, d'après les remarques du très honorable député j'ai cru qu'il attendait une décision de l'Orateur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je désire seulement obtenir une décision quant à la compétence du greffier à présenter un tel rapport à la Chambre. C'est la seule chose que je demande.

M. l'ORATEUR: C'est là une question purement technique. Tout d'abord, l'examinateur des pétitions fait rapport au sujet de la pétition, puis son rapport est déposé et il devrait être publié au Procès-Verbal.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

M. l'ORATEUR: Quand il paraîtra au Procès-Verbal on devra y attirer mon attention. Si la Chambre ne désire pas connaître ma décision sur la pétition, j'attendrai une autre occasion.

LE PERSONNEL DE LA COMMISSION DES GRAINS ET LA LOI DE PENSION

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. M. MANION (Fort-William): Je désire appeler l'attention du ministre des Finances ou du ministre du Commerce,—et je crois qu'il s'agit d'une question qu'ils doivent étudier tous deux,—sur une lettre qu'un grand nombre de députés ont reçue, y compris l'honorable député de Winnipeg-Sud (M. Rogers); l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Heaps);

l'honorable député de Calgary-Est (M. Davis); l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens); l'honorable député de Port-Arthur (M. Langworthy) et moi-même. Cette lettre émane du secrétaire de la "Dominion Weighing Department Association", soit certains employés de la commission des grains à Fort-William. Je vais en lire trois paragraphes afin de présenter la cause au ministre et il me semble qu'elle est assez importante pour qu'il la prenne en considération. Il y a peu de temps, le représentant de Vancouver-Centre a présenté une cause semblable au ministre. La lettre dit:

Il semble que tous les employés sous les ordres du bureau des commissaires des grains qui ont été acceptés et versent des contributions sous le régime de la loi des mises à la retraite ne recevront aucun profit dans le cas où on les mettrait à la retraite, ou s'ils quittaient le service pour une raison quelconque, et que leurs familles ne recevraient aucun profit dans le cas de la mort du contribuant.

Plus loin, elle dit:

Nous ne comprenons pas pourquoi les employés sous les ordres du bureau des commissaires du grain seraient exclus de la loi et nous croyons que c'est très peu satisfaisant de voir le Gouvernement continuer à déduire les contributions des chèques mensuels de ces employés qui ont été acceptés avant que la décision du département de la Justice entre en vigueur, alors qu'ils n'en doivent recevoir aucun avantage.

Puis le dernier paragraphe de la lettre dit:

Nous vous demandons d'essayer, soit de faire accepter tous les employés du bureau des commissaires des grains sous le régime de la loi, soit d'accorder une remise aux employés qui ont payé des contributions, à moins que ces employés ne bénéficient des avantages de la loi, comme ils croyaient devoir en bénéficier quand ils ont choisi de se mettre sous le coup de la loi.

J'appelle l'attention du ministre sur cette question dans l'espoir qu'il l'étudiera, parce que le cas paraît, à première vue, valoir la peine d'être étudié. Je crois aussi qu'on devrait s'en occuper avec plus de soin qu'on n'a fait jusqu'ici.

L'hon. M. ROBB: Je vais étudier cette question immédiatement. Je crois me souvenir que l'enquête est déjà commencée. Je sais que j'ai eu quelque chose de ce genre sous les yeux, la semaine passée, et mon honorable ami de Fort-William sera peut-être content d'apprendre que, récemment, j'ai approuvé certaines augmentations de traitement qui avaient été recommandées par le bureau des commissaires des grains.

L'hon. M. MANION: Je suis fort heureux de l'apprendre.

LA NOMINATION DE E. J. SEXSMITH

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. J. W. EDWARDS: Exerçant mon privilège de membre de la Chambre des communes, j'ai posé la question suivante au ministre de l'Intérieur relativement à la nomination d'un certain E. J. Sexsmith:

E. J. Sexsmith a-t-il été nommé d'après ses aptitudes à la suite d'un concours? Sinon, sur la recommandation de qui a-t-il été nommé?

L'explication donnée ne répond pas à ces deux questions. Le ministre voudra-t-il compléter la réponse à consigner au hansard en me disant si oui ou non E. J. Sexsmith a été nommé d'après ses aptitudes à la suite d'un concours et dans la négative, sur la recommandation de qui il a été nommé?

L'hon. M. STEWART: L'honorable député dit-il qu'il n'a pas été répondu aux questions qu'il avait fait inscrire au feuilleton?

L'hon. M. EDWARDS: On n'y a pas répondu.

L'hon. M. STEWART: Je m'en informerai et je donnerai la réponse demain.

LA RECEVEUSE DE LA POSTE A KEY-JUNCTION

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. JAMES ARTHURS (Parry-Sound): J'aurai une question à poser au ministre qui représente le directeur-général des Postes au sujet d'un document dont on a ordonné le dépôt, il y a quelques mois. Ce document qui a trait à la position de receveuse des postes à Key-Junction aurait du être déposé depuis longtemps.

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice): Je regrette que l'honorable député n'ait pas encore reçu les documents en question. Je veillerai à ce qu'il les reçoive.

L'ENREGISTREMENT DU VOTE DES MEMBRES ET LA LISTE DE CEUX QUI ONT PAIRE

L'hon. CHARLES DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je tiens à signaler une erreur qui s'est glissée dans le hansard relativement au pointage du vote pris hier soir. J'avais voté en faveur de l'ajournement du débat, mais mon nom n'a pas été inscrit.

L'hon. M. LAPOINTE: Alors nous aurons une voix de plus.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Comment le savez-vous? Elle n'apparaît pas dans le hansard.

M. E. W. TOBIN (Richmond-Wolfe): J'avais pairé avec l'honorable député de Parkdale (M. Spence), mais il n'en est pas fait mention dans le hansard. Eussé-je voté, je me serais prononcé en faveur de la motion.

M. l'ORATEUR: A ce sujet, je donnerai lecture de la lettre suivante que m'a adressée le rédacteur des débats:

Le 1er juin 1926.

A Son Honneur M. l'Orateur,
Chambre des communes.

Monsieur l'Orateur,—j'attire respectueusement votre attention sur la page 4069 du hansard (texte anglais non revisée) où sont consignées les déclarations des membres qui ont pairé lors du vote sur la motion de M. Jacobs demandant l'ajournement du débat sur la motion de M. Ross (Kingston). Vous remarquerez qu'une note a été insérée disant que la liste des déclarations est incomplète. Voici l'explication: on n'a pas pu se procurer la liste officielle des députés pairés et les déclarations se sont succédées si rapidement,—quelques-unes furent faites presque simultanément,—et de tant de côtés à la fois qu'il a été impossible pour le rapporteur présent de reconnaître tous les membres qui ont pris la parole. La séance ayant été levée aussitôt après, nous n'avons pas eu l'avantage de pouvoir vérifier la liste. Il a donc été jugé à propos d'omettre les noms sur lesquels il y avait des doutes, pensant que les membres dont les noms n'auraient pas paru profiteraient d'une occasion subséquente pour faire consigner comme il faut leur déclaration.

J'ai l'honneur d'être, monsieur l'Orateur,
Votre obéissant serviteur,

GEORGE SIMPSON,
Rédacteur des débats.

M. DUFF (Orateur suppléant): Si l'on veut bien me le permettre, monsieur l'Orateur, je profiterai de l'occasion pour vous signaler ainsi qu'à tous les membres de la Chambre les circonstances dans lesquelles le vote a été pris hier soir. Pendant le vote la conversation était générale dans la salle et il n'y avait pas ce décorum qu'on devrait observer dans une pareille occasion, si bien que ceux qui sont chargés de consigner les délibérations eurent de la difficulté à accomplir leur besogne. Nous savons avec quelle assiduité le greffier, son adjoint et les rapporteurs officiels exécutent leurs fonctions difficiles et tout le monde admettra, j'en suis sûr, qu'ils méritent les égards de la Chambre. Vu ce qui s'est passé hier soir, je suggère qu'à l'avenir lorsqu'aura lieu un vote, les honorables membres s'abstiennent de toute conversation ou d'autres manifestations qui ne sont pas de nature à maintenir l'ordre dans les délibérations de la Chambre.

LES RESSOURCES NATURELLES DE L'ALBERTA

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice): Le premier ministre (M. Mackenzie King) a déclaré hier, en réponse au très honorable leader de l'opposition, que je ferais aujourd'hui une déclaration au sujet du projet de loi concernant les ressources naturelles de l'Alberta. C'est ce que je vais faire.

D'après l'entente conclue le 9 janvier 1926 entre le gouvernement fédéral et le gouvernement d'Alberta toutes les terres de la couronne sises dans les limites de la province

[M. Tobin (Richmond-Wolfe).]

doivent être transférées à celle-ci, subordonnément à tout acte de fiducie antérieur dont elles font l'objet.

En 1872, après l'acquisition des territoires du Nord-Ouest par le gouvernement fédéral, on adopta la première loi concernant les terres du domaine fédéral. C'est le chapitre 23 de 35 Victoria. L'article 22 de cette loi constituait un fonds de dotation pour l'éducation et à cette fin, furent réservées toutes les sections 11 et 29 de chaque township arpenté.

En 1879, la loi 42 Victoria, chapitre 21, attribuait au ministre de l'Intérieur l'administration des terres des écoles et du fonds d'éducation provenant de la vente de ces terres, l'intérêt sur ces ventes devant être versé tous les ans pour les fins scolaires au gouvernement de la province ou du territoire où ces terres se trouvaient situées. Ces lois ont été codifiées de temps à autre, savoir en 1908, 1914, 1916, 1919, 1920, 1921, 1923 et 1924. L'administration de ces terres des écoles et de la caisse scolaire a toujours été considérée comme une fiducie et, comme le disait sir John A. Macdonald en 1883, page 928 des Débats: "Le gouvernement fédéral n'est que le dépositaire de ces terres; il ne peut en changer la destination."

C'est ainsi que le Gouvernement jugea à propos de préciser que le transfert des terres des écoles et des fonds scolaires ne devrait être effectué que subordonnément à cette fiducie et que la province devrait en continuer l'administration conformément aux lois existantes sous le régime constitutionnel d'Alberta.

C'est moi qui ai fait préparer la clause qui se trouve dans la résolution inscrite au Feuilleton et dont l'objet était de conserver l'état de choses existant.

Le colonel Biggar, avocat du gouvernement canadien, et à qui avait été confié le travail juridique concernant la convention avec l'Alberta, se rendit à Edmonton pour y soumettre cette nouvelle clause que le gouvernement d'Alberta et les jurisconsultes de la province agréèrent.

Cette clause, telle qu'elle avait été rédigée, fut insérée dans un bill déposé par le gouvernement d'Alberta à la législature de cette province, le 24 février, et ce bill, après avoir subi sa seconde lecture, était adopté en comité le 5 mars, et attendait sa 3e lecture.

En même temps, la clause en question fut insérée dans la loi déposée par le gouvernement fédéral et elle fait partie de la résolution inscrite au Feuilleton concernant ladite loi.

Les deux autres modifications se rattachant aux parcs, réserves forestières ainsi qu'aux

privilèges et aux biens de la compagnie de la baie d'Hudson, furent également proposées par nous, acceptées par la province d'Alberta et insérées en même temps dans la loi correspondante.

Le 7 avril, le premier ministre d'Alberta nous informait par dépêche qu'à cause d'un article de fond publié par un certain journal, il lui faudrait probablement reprendre l'examen du bill et le modifier.

Le journal en question prétendait que la clause, telle qu'elle était rédigée, autoriserait le parlement impérial à ratifier la clause de la loi d'Alberta de 1905 concernant les écoles, ce qui d'après l'auteur de cet article de fond était anticonstitutionnel.

A cette dépêche nous répondîmes que toute démarche en vue de modifier la clause dans de pareilles circonstances serait mal vue et ne serait pas approuvée.

Le télégramme de M. Brownlee, daté le 7 avril, m'apprenait pour la première fois que l'on pouvait avoir des doutes quant à la régularité ou la constitutionnalité de l'article 17 de la loi d'Alberta. La clause que j'avais ainsi proposée n'avait jamais été rédigée en vue de donner à l'article 17 la ratification que comporterait une loi impériale. Je suis même d'avis,—comme c'était aussi celui de ceux qui ont inséré cet article dans la loi organique d'Alberta,—que la loi de 1905 équivaut à une mesure impériale à toutes fins que de droit et que l'on ne saurait mettre en doute sa régularité.

L'article 17 de la loi d'Alberta fut adopté à la suite d'un compromis et fut inséré dans la loi constitutionnelle afin d'empêcher toute contestation judiciaire et pour continuer dans l'Alberta le régime qui existait en 1905. On arrêta ce compromis afin d'apporter une solution et de mettre fin à un problème épineux.

Le 25, le premier ministre recevait un télégramme du premier ministre Brownlee, qui l'informait que la législature provinciale avait adopté le bill concernant les ressources naturelles avec un amendement à l'article 2 (a), d'après lequel les derniers mots de cet article étaient remplacés par les suivants:

Pour le maintien des écoles qui y sont organisées et conduites conformément aux lois de la province.

L'amendement apporté sans notre consentement par la législature d'Alberta porte à croire que les lois de la province pourraient différer de l'article 17 de la loi constitutionnelle d'Alberta ou y déroger. Sans cela l'amendement serait inutile et n'aurait aucune raison d'être. De plus, les documents et les opinions exprimées tendent à établir que le changement est fait à cause d'un doute éprouvé en certains quartiers sur la validité de la loi constitutionnelle de l'Alberta.

L'Alberta Act est la constitution de cette province depuis vingt et un ans. Les tribunaux ont eu à s'en occuper en différentes circonstances et jamais sa validité n'a été mise en question, sauf une fois, mais le jugement a maintenu son caractère de légalité. Nous ne pouvons, d'une manière directe ou indirecte, laisser entendre que nous doutons de sa validité.

En tout état de cause, le premier ministre a déclaré à M. Brownlee que si l'Alberta avait un doute sur la validité de la loi constitutive de l'Alberta, il est tout disposé à provoquer immédiatement sur ce point le jugement des tribunaux.

Je dois dire que M. Brownlee ne conteste point lui-même la validité de la loi de l'Alberta. Il prétend seulement que, par le fait que certaines personnes doutent de cette validité, on devrait s'abstenir de faire allusion à cette loi dans les décisions du Parlement fédéral.

L'attitude du Gouvernement est exposée assez complètement dans la dépêche que le premier ministre a adressée le 27 mai, à M. Brownlee. Après un résumé des négociations effectuées jusqu'à cette date, la dépêche contient le passage suivant:

Comme il en a été fait la remarque dans notre entrevue à Ottawa, les doutes soulevés sur la validité de la loi constitutionnelle provoqueraient certainement des discussions sur la législation scolaire si quelque modification était faite au texte du bill des ressources naturelles, à ce moment-ci des procédures et portant directement ou indirectement sur les terres réservées au soutien des écoles. En pareille circonstance, le Gouvernement ne se croit pas autorisé à saisir le Parlement de la modification que la Chambre de l'Alberta a votée samedi, et que vous me signalez dans votre dépêche. Cette modification adoptée par votre législature laisse entendre que les lois de la province pourraient venir à différer ou à se trouver en conflit avec l'acte constitutionnel de l'Alberta. Il est certain que les lois provinciales doivent être conformes à la constitution qui est la source de ses pouvoirs législatifs. Toute la question dépend de la validité de l'acte de l'Alberta que vous nous dites contestée par quelques-uns. Nous sommes d'accord qu'il faut éviter à tout prix de nouvelles discussions sur la question des écoles. Nous croyons qu'il y a lieu de faire régler ce cas pour toujours. Nous vous avons offert de saisir les tribunaux de la question de la légalité de l'acte de l'Alberta. Nous vous réitérons cette offre, et afin d'éviter tout délai et d'écarter l'embarras de savoir qui doit provoquer le jugement des tribunaux, notre Gouvernement va prendre des mesures immédiates pour consulter la Cour suprême du Canada. Nous allons lui soumettre l'acte constitutionnel et plaider qu'il est valide, tout en donnant à ceux qui en contestent la validité l'occasion d'établir leur prétention. Quand cette question aura été vidée, toute difficulté au sujet du texte du bill sera élaguée et les négociations relatives au transfert des ressources naturelles pourront être reprises de manière à écarter tout danger de discussion autour de la question scolaire.

Cette dépêche porte la signature du premier ministre. Je dois dire que le département de la Justice possède en main les moyens de procédure nécessaires pour soumettre la question à la Cour suprême du Canada. Cette solution est juste pour tout le monde. J'espère que cette délicate question sera réglée définitivement et soustraite pour toujours à la discussion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre déposera-t-il toute les pièces de la correspondance échangée entre le Gouvernement fédéral et celui de l'Alberta?

L'hon. M. LAPOINTE: Je la ferai déposer demain.

M. LUCAS: Pourquoi cette question n'a-t-elle pas été réglée et incluse dans l'accord signé le 9 janvier?

L'hon. M. LAPOINTE: Pour la même raison probablement que les deux autres questions concernant la compagnie de la baie d'Hudson et les réserves forestières n'ont pu y trouver place. Ce sont de ces choses qui arrivent en matière aussi importante. Le Gouvernement a pensé qu'il y avait lieu d'insérer dans la convention la disposition relative aux terres scolaires.

M. LUCAS: J'aimerais à dire...

M. l'ORATEUR: Un débat ne peut avoir lieu, sauf avec l'assentiment de la Chambre, sur une déclaration ministérielle.

Divers MEMBRES: Parlez, parlez.

M. l'ORATEUR: La Chambre consent-elle à donner la parole à l'honorable membre? (*Assentiment.*)

M. LUCAS: En Alberta personne ne désire modifier les lois scolaires en vigueur depuis vingt ans. Si cette question est soulevée, c'est le Gouvernement fédéral qui en sera responsable.

LA DECLARATION DE LA NATIONALITE AUX ENUMERATEURS

M. KENNEDY (Winnipeg-Centre-Sud): Le Gouvernement se propose-t-il de donner instruction aux recenseurs qui doivent commencer le dénombrement de l'Ouest d'inscrire comme "Canadiens" toute personne née en ce pays?

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances): Si je comprends bien, les questions posées lors du recensement décennal ne sont pas posées pour le recensement actuel qui est quinquennal. Quant à ce qui concerne le prochain recensement décennal, nous sommes à étudier l'opportunité de cet interrogatoire. Le dénombrement qui se poursuit en ce moment a pour unique objet de déterminer la population des provinces des Prairies aux fins de la subvention qui leur est versée sous l'empire de la loi.

PAGES ABSENTES DU HANSARD

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. A. de WITT FOSTER (Hants-King): Par suite de ma modestie excessive, je trouve bien difficile de signaler une erreur au Hansard. Je trouve que le Hansard, tel qu'il a été distribué aux députés, omet les pages 4038 et 4055 (texte anglais) où figure une partie importante du discours du ministre de l'Agriculture (M. Motherwell), sans parler des quelques observations de votre humble serviteur.

M. l'ORATEUR: J'attirerai l'attention du rédacteur des Débats sur cet accident.

LA NOMINATION D'UN INSPECTEUR DES POSTES DANS LES PROVINCES MARITIMES

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice): L'honorable représentant de York-Sunbury (M. Hanson) a posé hier une question relative à la nomination d'un inspecteur des postes dans les Provinces maritimes. Je veux communiquer à la Chambre au nom du ministre des Postes, la déclaration suivante:

Le service des postes compte deux districts dans les Provinces maritimes, l'un ayant son bureau principal à Saint-Jean et l'autre à Halifax; il y a aussi un inspecteur des postes à Charlottetown (I.P.-E.).

Le service d'inspection dans les régions du Nouveau-Brunswick où la population est de langue française exigeait un fonctionnaire bilingue. On a jugé que l'inspecteur bilingue pouvait se charger de tout le service bilingue dans les trois Provinces maritimes. Il se trouve donc stationné à Moncton où il sera disponible à l'intention des trois provinces bien qu'en titre il appartienne au personnel du district postal de Saint-Jean.

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LE CREDIT AGRICOLE

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances) propose la 2e lecture d'un projet de loi (bill n° 148) tendant à instituer au Canada un système de crédit hypothécaire à long terme pour les cultivateurs.

Cette motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 2e fois; puis la Chambre se forme en comité et passe à la discussion des articles.

Le titre abrégé est adopté.

Sur l'article 2 (définition):

M. GARLAND (Bow-River): L'alinéa *d* définit un cultivateur comme étant tout indi-

vidu dont l'"unique" occupation est la culture et qui possède et occupe une ferme, ou qui a l'intention d'acquérir une ferme pour immédiatement l'occuper et la cultiver. Une définition semblable dans la loi de faillite a été interprétée par M. le juge Tweedy de manière à exclure les individus qui font le battage en se transportant d'une ferme à l'autre. M. le juge Tweedy a décidé que le mot "exclusivement" réservait l'application des dispositions de la loi de faillite à quiconque se livrait exclusivement à l'agriculture et il a tenu que ceux qui, tout en cultivant la terre, faisaient le battage ambulant ne tombaient pas sous le coup de la loi. Si le terme "unique" est retenu dans le bill, la même difficulté naîtra: la loi sera interprétée comme excluant les cultivateurs qui s'adonnent également au battage ambulant.

L'hon. M. ROBB: L'objet de ce terme est d'établir clairement que celui qui demeure dans le village et se livre à un emploi industriel n'est pas considéré comme cultivateur aux termes de la loi, bien qu'il cultive un lopin de terre. Dans l'intention du législateur, la loi ne prive aucun cultivateur du privilège d'exercer ses droits de citoyen. Par exemple, le député qui, à part ses services parlementaires, se livre à l'agriculture, n'est pas exclus. Le mot a été ajouté pour la protection des cultivateurs eux-mêmes.

M. GARLAND (Bow-River): Je ne soulignerais pas ce point n'était-ce du sens prêté par M. le juge Tweedy à une définition semblable de la loi de faillite, laquelle interprétation a privé des bénéfices de ladite loi les cultivateurs dont j'ai parlé. Loin de moi l'idée d'étendre la portée de la loi au point d'inclure les hommes d'affaires établis dans les villes, loin de leurs terres; et je puis faire observer au ministre que ces gens font l'objet d'un autre article. Je propose donc...

L'hon. M. ROBB: Je proposerai la modification plus tard.

M. SHORT: Le mot "cultivateur" ici ne signifie que le cultivateur du sol. Pourquoi ne pas pourvoir au cultivateur de la mer, au pêcheur? Pourquoi ne bénéficierait-il pas dispositions de la présente mesure?

L'hon. M. ROBB: Si mon honorable ami peut m'indiquer un moyen d'obtenir une hypothèque sur le poisson de la mer, j'étudierai sa suggestion.

M. SHORT: Vous pouvez prendre une hypothèque sur l'outillage des pêcheurs comme vous le faites sur celui des cultivateurs.

M. HANSON: J'appuie la suggestion de l'honorable député (M. Short). Les pêcheurs, du moins ceux de la côte de l'Atlantique, ont une occupation des plus précaires à certaines époques, et ils méritent l'encouragement du Parlement lorsque nous étudions les besoins des cultivateurs de l'Ouest. Je suggère sérieusement que le ministre, s'il ne l'a pas déjà fait, devrait inclure les pêcheurs parmi ceux qui doivent jouir des bénéfices de cette loi. La question de garantie ne présente aucune difficulté. L'outillage des pêcheurs est aussi facile à vendre dans leurs régions qu'est la garantie du cultivateur de l'Alberta, surtout si la saison est sèche. Même, sous ce rapport, l'avantage est avec le pêcheur. Si on doit accorder de l'argent à bon marché, il ne faut pas que ce soit uniquement en faveur des cultivateurs de l'Ouest. Je suis prêt à leur accorder un traitement raisonnable, mais je suis opposé aux privilèges spéciaux. Et c'est précisément ce que l'on se prépare à faire avec cette mesure. Je ne suis aucunement opposé au crédit agricole, mais si le Gouvernement désire accorder de l'argent facilement et à bon marché aux cultivateurs de l'Ouest, je réclame au moins le même traitement pour les pêcheurs des Provinces maritimes.

M. SPENCER: C'est la première fois que l'on prétend que cette mesure est en faveur des cultivateurs de l'Ouest seuls. Je croyais qu'elle s'appliquait à tout le Canada.

M. HANSON: Tout le monde sait que depuis cinq ans les honorables députés qui siègent à ma gauche demandent une mesure au profit des gens de leurs circonscriptions. Les cultivateurs des Provinces maritimes n'ont jamais demandé cette mesure.

M. BROWN: Ils sont mal représentés alors.

M. HANSON: Ils étaient mal représentés dans la dernière législature, mais ils sont bien représentés aujourd'hui dans cette Chambre Parlant au nom des Provinces maritimes, nos cultivateurs ne demandent et ne demanderont pas cette aide si vous nous donnez une politique fiscale convenable.

M. CHURCH: Je demanderai au ministre d'expliquer les définitions de l'article 2, car je doute que le Parlement ait le pouvoir d'adopter ce projet de loi. Pourquoi aurions-nous le crédit agricole et non le crédit urbain? Pourquoi accorderions-nous des prêts à long terme aux cultivateurs? Pourquoi favoriserions-nous cette classe de gens au détriment des autres? L'agriculture est aujourd'hui l'industrie la mieux protégée du monde, et c'est là une mesure de classe de la pire es-

pèce; on favorise une classe parce qu'elle a dans cette Chambre une influence que les autres classes n'ont pas.

M. COOTE: J'invoque le règlement. Je prétends que l'honorable député ne discute pas l'article que nous sommes à étudier.

M. CHURCH: D'abord, monsieur le président...

M. COOTE: Je demande une décision sur l'appel au règlement.

M. CHURCH: Je soutiens que c'est une mesure de classe de la pire espèce.

L'hon. M. ROBB: Je prends la parole surtout dans le but de proposer l'amendement que je viens de vous remettre, monsieur le président; il s'agit de rayer le mot "unique". La discussion jusqu'à présent démontre clairement quelles difficultés on rencontre dans la préparation d'une mesure qui s'applique à un vaste pays aux intérêts divers comme le Canada. C'est la première fois que l'on me dit que les pêcheurs ont besoin d'une mesure de ce genre. Le gouvernement actuel n'a pas oublié les pêcheurs; dans le budget de 1924, nous avons fait des concessions importantes à l'industrie en facilitant l'achat de l'outillage afin de permettre aux pêcheurs de gagner leur subsistance.

M. SHORT: Puis-je poser une question?

L'hon. M. ROBB: Je répondrai à mon honorable ami lorsque j'aurai conclu. Cette mesure a pour but de venir en aide aux cultivateurs non seulement de l'Ouest, mais de tout le Dominion. On a démontré à maintes reprises la nécessité de fournir aux cultivateurs le moyen d'obtenir de l'argent à meilleur marché. Le cultivateur alimente nos voies ferrées et son succès contribue à la prospérité générale du pays. On a même accusé le Gouvernement de se faire tirer l'oreille avant de présenter cette mesure. L'honorable représentant de Vancouver-Centre (M. Stevens) avait placé une résolution similaire au Feuilleton à l'ouverture de la session et je l'ai félicité d'être en faveur de cette mesure. La plupart des provinces ont un système quelconque de crédit agricole; elles ont reconnu la nécessité d'une mesure comme celle que nous présentons en ce moment. Les honorables députés d'Ontario s'opposeront peut-être à cette mesure, car dans cette province on a déjà un excellent système de crédit agricole qui, me dit-on, rapporte un profit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi en établir un autre qui fera double emploi?

[M. Church.]

L'hon. M. ROBB: Il ne fera pas double emploi. L'Ontario n'a pas besoin de se prévaloir de la loi actuelle, si cette province ne le veut pas. Mais, parce que l'Ontario a ce qu'il lui faut, ce n'est pas une raison pour que le autres provinces ne reçoivent pas de secours. Aucune province n'est obligée d'adopter la méthode établie par le présent projet de loi. Pour revenir aux pêcheurs, il me fera plaisir d'entendre les paroles de mes honorables amis qui représentent ces gens, s'ils peuvent démontrer la nécessité d'un mode de crédits différent des méthodes de crédits agricoles en vigueur dans les diverses provinces. Nous étudierons cette question à une autre session: le présent projet de loi se rapporte aux crédits hypothécaires à long terme pour les cultivateurs. Je propose l'amendement.

M. le PRESIDENT: L'honorable M. Robb propose que le paragraphe *d* de l'article 2 soit modifié par la suppression du mot "unique" à la première ilgne.

M. SHORT: Je ne m'oppose pas du tout à ce projet de loi, mais pourquoi n'en accorder les avantages qu'aux travailleurs de la terre? Le pêcheur est le travailleur de la mer, tout comme le cultivateur est le travailleur de la terre et il gagne sa vie tout aussi péniblement que l'agriculteur. Il a donc droit à autant d'égards. Pour pouvoir gagner sa vie, le pêcheur doit acheter un outillage qui lui coûte de $500 à $1,000. Plusieurs ne peuvent faire cette dépense et l'on doit leur venir en aide. Si l'on accorde aux cultivateurs des facilités de crédit, on devrait donner les mêmes avantages aux pêcheurs des Provinces maritimes ou de la côte du Pacifique. Le minitre des Finances (M. Robb) ferait bien d'en tenir compte avant l'adoption du projet de loi.

M. PRICE: Le ministre devrait penser aux pêcheurs. Comme on l'a noté, ils subissent des frais conidérables par l'achat de leur outillage: filets, embarcations à essence et ainsi de suite. Actuellement, les pêcheurs du détroit de Northumberland éprouvent beaucoup de difficultés à trouver l'argent nécessaire à l'achat de leurs appareils. Depuis deux ou trois ans, à cause du manque de bâtisses, ils peuvent difficilement protéger leurs barques contre les tempêtes, le long de la côte du cap Bald. Cela est vrai surtout des Acadiens français. Ils ont traversé de durs moments; leurs frais ont été considérables, de même que leurs pertes et, si l'on veut faire quelque chose pour eux, il faut le faire maintenant. On a accordé tous les secours possibles aux cultivateurs de l'Ouest; on leur a procuré des avantages que n'ont pas les autres catégories sociales. Les agriculteurs et les pêcheurs des Provinces maritimes versent, pour le même parcours, des

prix de transport de 100 p. 100 supérieurs à ceux que paient les cultivateurs de l'Ouest.

L'hon. M. ROBB: Je fais appel au règlement, monsieur le président. Si nous recommençons la discussion sur le budget, si nous discutons maintenant la question des prix de transport, nous passerons tout l'été en session. Que mon honorable ami s'en tienne à la question et nous en aurons fini plus tôt. Il pourra discuter la question des prix de transport plus tard.

M. PRICE: Je note seulement que les pêcheurs ont droit à autant d'égards que les cultivateurs des Prairies. Je parle en leur faveur. Je demande que le Gouvernement leur accorde les mêmes avantages qu'aux agriculteurs de l'Ouest. Les pêcheurs ont droit à toute la considération possible. Ils ont plus d'obstacles à surmonter que les cultivateurs. Ils travaillent plus fort. Leurs risques sont plus grands; leur métier est plus hasardeux. Si certains membres de cette Assemblée, qui ne savent pas comment se fait la pêche, se rendaient dans les Provinces maritimes pour voir les pêcheurs à l'œuvre, constater les risques qu'ils courent et les tempêtes qui assaillent leurs embarcations, ils penseraient comme moi que ces gens ont droit à plus d'égards qu'on ne leur en a accordé par le passé. Pour ma part, je m'oppose à l'adoption de ce projet de loi, à moins qu'on ne tienne compte des pêcheurs des côtes de l'Atlantique.

L'hon. M. DUNNING: Je suis sûr qu'aucun membre du comité ne pense que les pêcheurs n'ont pas droit à autant de considération que les cultivateurs ou tout autre travailleur. Je fais remarquer, toutefois, à propos du projet de loi à l'étude, qu'il se rapporte à un mode de crédit qui, même s'il a trait à l'agriculture, revêt un caractère particulier: c'est le mode de crédit hypothécaire à long terme garanti par la valeur de la terre. Il n'y est pas question de crédits à courte échéance garantis par les biens mobiliers du cultivateur ou de toute autre personne. J'ai écouté mes honorables amis des Provinces maritimes et je comprends, par ce qu'ils m'ont dévoilé, les besoins des pêcheurs. Il faut à ces derniers des crédits à courte échéance garantis par l'outillage. Il est évident que le pêcheur ne peut donner d'hypothèque sur la mer. Il possède des appareils nécessaires à son industrie. . .

M. HANSON: Que dites-vous de sa cabane de pêcheur? C'est une propriété immobilière.

L'hon. M. DUNNING: S'il est propriétaire immobilier, il faudrait le savoir.

M. PRICE: Il a aussi sa maison.

L'hon. M. DUNNING: J'ai écouté attentivement les remarques de mes honorables amis. ils ont parlé d'appareils de pêche et des dépense que le pêcheur est forcé de faire pour s'outiller. Mes honorables amis n'ont parlé que de biens meubles et j'en ai conclu, peut-être à tort, mais du moins en me fondant sur le renseignement qui m'était donné, que ce que le pêcheur avait à offrir comme garantie en rapport avec son industrie est un peu ce que le cultivateur a à offrir en gage pour un prêt à courte échéance et conséquemment cela ne saurait cadrer avec les exigences du projet de loi actuel. Quant à moi, j'aimerais à être mieux renseigné sur l'industrie de la pêche, et si, de quelque façon, il y a un moyen de venir en aide à l'une de nos industries fondamentales, non aux frais du pays, mais avec la garantie du pays, j'en donne l'assurance à mes honorables amis des Provinces maritimes, je serai heureux de favoriser l'adoption de ce moyen.

M. FORKE: J'allais me lever quand le ministre m'a devancé et j'allais formuler la même opinion que celle qu'il vient d'émettre. Au nom des cultivateurs de l'Ouest, je tiens à dire que nous sympathisons grandement avec les pêcheurs et que nous tenons compte des ennuis qu'ils ont à subir. Enfant, j'ai vécu près de la mer et je sais un peu ce qu'est le rude travail du pêcheur. J'ai souvenance d'une tempête qui engloutit au fond des eaux cent trente-huit pêcheurs dans un après-midi. De sorte que nul ne pourra m'en apprendre sur les souffrances des pêcheurs. Seulement je tiens à faire remarquer que ce projet de loi n'a pas son application dans le cas des pêcheurs. Nous, du parti progressiste, avons travaillé depuis quatre ans pour obtenir un projet de loi du genre de celui qui nous est soumis, et c'est la première fois qu'on nous parle de venir en aide de cette façon aux pêcheurs. Que nos amis des Provinces maritimes reviennent à la prochaine session avec un projet de loi réalisable dans le but de procurer non du capital obtenu facilement, mais du capital à bon marché,—et ce n'est pas la même chose,—pour aider les pêcheurs de leur région, ou une autre industrie fondamentale de ce pays, et je suis sûr qu'ils nous trouveront tous avec eux de tout cœur.

M. SHORT: Il nous fait plaisir d'apprendre du sous-premier ministre que les pêcheurs des Provinces maritimes seront l'objet de leur attention à la prochaine session.

L'hon. M. MARCIL: Nombre de cultivateurs des comtés de Gaspé et de Bonaventure sont aussi pêcheurs; ils s'adonnent à la culture

et à la pêche. Quand la pêche n'est pas active, ils se consacrent avec plus d'ardeur à la culture, et je voudrais qu'ils fussent à même, si c'est possible, de se prévaloir des dispositions de ce projet de loi. L'homme qui est propriétaire d'un terrain qu'il peut offrir en garantie, qu'il soit pêcheur ou non, ne devrait pas être privé du droit de se prévaloir des avantages conférés par cette loi.

M. HANSON: Je fais mienne la suggestion de l'honorable député de Bonaventure. C'est vrai que beaucoup de pêcheurs dans les Provinces maritimes s'adonnent aussi à la culture et presque tous, ils ont à eux une propriété quelconque.

L'hon. M. DUNNING: Alors ils bénéficient de ce projet de loi.

M. HANSON: Je ne suis pas certain qu'il en soit ainsi. A l'honorable député de Brandon, je ferai remarquer que s'il n'a pas jusqu'ici entendu formuler une demande précise au nom des pêcheurs, c'est que voici la première proposition définie de ce genre qui est faite depuis cinq ans. C'est la première fois qu'une demande bien précise comme celle-ci peut être formulée au nom des pêcheurs, et c'est pourquoi nous l'avons faite. Quant à l'invitation qui nous est faite d'attendre à l'année prochaine, je pense que nous devons la décliner avec tous nos remerciements. C'est maintenant l'occasion propice. Si nous sommes pour faire quelque chose en faveur des pêcheurs des Provinces maritimes, nous tenons à le faire dès aujourd'hui. C'est pourquoi j'inviterais le ministre à modifier son projet de loi à ce sujet, de façon qu'il s'applique à n'importe quel pêcheur en mesure de fournir une garantie autre que des biens mobiliers, et il pourrait également, s'il le veut, étudier la question de la garantie par des biens meubles. Je me rends bien compte que ce n'est pas chose facile de faire entrer les prêts à courte échéance dans un projet de loi de ce genre, vu qu'on n'avait pas eu ce dessein en le préparant, c'est pourquoi je n'insisterai pas sur cette question; seulement j'insiste pour que le ministre voie aux moyens de venir en aide aux pêcheurs et les fasse bénéficier de cette loi.

L'hon. M. ROBB: Des remarques faites par mon ami d'York-Sunbury et par mon honorable ami de Bonaventure, je conclus que la modification que je viens d'apporter au projet de loi va en faire bénéficier la plus grande partie des pêcheurs des Provinces maritimes. On retranche le mot "unique", de sorte que le cultivateur possesseur d'une terre bénéficiera de cette loi de quelque façon. Mon avis est que mon honorable ami devrait s'en rapporter à une interprétation assez large qu'en fera la commission.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'occupation d'un pêcheur est-elle l'agriculture?

L'hon. M. ROBB: Si, comme l'ont dit l'honorable député de Bonaventure et l'honorable député de York-Sunbury, ces gens sont des cultivateurs en même temps que des pêcheurs, ils ne seront pas privés de leurs privilèges de cultivateurs simplement parce qu'ils font la pêche à l'occasion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre sait fort bien que les hommes désignés par les honorables députés sont des pêcheurs. Leur terre est secondaire par rapport à leur métier de pêcheur, et bien qu'elle puisse constituer une garantie pour certaines avances, la culture n'est pas leur principale occupation et cette loi ne s'appliquera jamais à eux.

L'hon. M. ROBB: Si mon très honorable ami, qui est un assez bon économiste, a un amendement à préconiser. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne l'ai jamais donné à entendre, mais je ne veux pas que le ministre mette de côté un amendement à cause d'un simple sophisme.

M. HANSON: si le ministre veut se reporter au paragraphe (b) de l'article 4, il verra qu'il confère à la commission le pouvoir:

> De consentir des prêts à long terme aux cultivateurs sur la garantie d'une première hypothèque sur les terres à culture.

Supposons que le pêcheur ait son petit homestead de quelques acres. Il a une valeur commerciale dans la localité et peut constituer une bonne garantie pour un prêt, mais je doute qu'aux termes de cet article la commission soit autorisée à lui faire un prêt. Bien plus, comme l'a signalé le chef de l'opposition, il faut que la principale occupation de l'emprunteur soit l'agriculture. Cet homme ne bénéficiera pas de la loi.

L'hon. M. ROBB: J'ai lu avec soin le projet de résolution inscrite au Feuilleton par l'honorable député de Vancouver, j'ai écouté le discours de l'honorable chef de l'opposition et j'ai conclu que ce projet de loi, à son dépôt, recevrait à tout le moins leur approbation, vu qu'il renfermait les dispositions qu'ils avaient énoncées comme nécessaires à l'agriculture. Je demande à l'honorable député d'York-Sunbury s'il a lu ce projet de loi en entier. C'est un bon avocat, un bon financier; à son avis, pouvons-nous aller vendre des obligations garanties de la façon qu'il vient de mentionner?

M. HANSON: A mon avis, vous vendrez des obligations sur des garanties bien inférieures, c'est probable, à celles que vous obtiendrez dans le cas de certains prêts agricoles faits subordonnément à ce projet de loi, en particulier au Nouveau-Brunswick. Le ministre sait-il combien les cultivateurs ont peine là-bas, dans les circonstances actuelles, à contracter des emprunts en marché libre. . .

L'hon. M. ROBB: Cette loi leur facilitera la chose.

M. HANSON: ...à cause de la politique fiscale du Gouvernement qui chasse les industries des grandes et petites villes?

L'hon. M. ROBB: C'est une autre question.

M. HANSON: C'est possible, mais cette situation provient de la politique du Gouvernement. Je ne suis pas en mesure de proposer un amendement. Je serai toutefois heureux de conférer avec le ministre à ce sujet. Je prends l'affaire vraiment à cœur. Je pense qu'on peut faire quelque chose, et si on le fait jamais, c'est le temps d'agir.

M. MacLAREN: J'observe que l'impression est très répandue à la Chambre,—du moins, plusieurs députés paraissent de cet avis,—qu'il n'a pas été question antérieurement de l'opportunité d'étendre au pêcheur le régime accordé au cultivateur. Il n'en est pas ainsi. Au moins une fois et probablement en deux occasions, je crois, j'ai entendu dire qu'il faudrait inclure les pêcheurs parmi les bénéficiaires du projet de loi.

M. HANSON: Moi aussi.

M. MacLAREN: Ce n'est pas la première fois que la question se pose. Au contraire, le compte rendu indiquera, je pense, qu'en plusieurs occasions on a exposé les revendications des pêcheurs. La plupart de ceux-ci possèdent plus que des effets mobiliers. La plupart ont une maison et plusieurs possèdent quelques acres de terre. A mon sens, le ministre devra faire une étude fort attentive de la définition du cultivateur. Je crains que plusieurs difficultés ne surgissent et, dans certains cas, on se demandera, certes, si le solliciteur peut passer ou non pour un cultivateur. Prenez le cas du pêcheur qui gagne sa vie principalement par la pêche et qui possède aussi un acre ou deux où lui et sa famille peuvent se livrer à la culture potagère: passera-t-il pour un cultivateur aux termes du projet de loi? Le ministre répond "non". En ce cas, il faut une définition un peu meilleure pour déterminer ce qui constitue un agriculteur dans le cas d'un homme aussi adonné à la pêche.

M. FOSTER: Si je saisis bien, le ministre ne doute pas que le cultivateur producteur de fruits ne soit compris dans cette définition?

L'hon. M. ROBB: Assurément.

M. FOSTER: Alors, je tiens à dire que je partage l'opinion exprimée par les honorables députés préopinants quant aux cultivateurs. Je remercie à ce propos l'honorable ministre et l'honorable député de Brandon (M. Forke) de leur promesse de s'occuper du cas des pêcheurs des Provinces maritimes l'année prochaine. Il n'en reste pas moins, et c'est ce que nous n'aimons pas et ce que notre population n'aime pas non plus, s'agit-il des Provinces maritimes, "l'on se fait un plaisir de les remettre au lendemain ou à l'année prochaine", tandis que pour ailleurs "il faut que ça se fasse tout de suite." Cette manière prêtera bien à critiquer, surtout chez nous.

Une autre assertion qui m'a paru étrange. L'on a dit que les droits des pêcheurs n'avaient jamais été exposés dans cette Chambre depuis quatre ans. N'est-ce pas étonnant, étant donné la représentation solide de la Nouvelle-Ecosse du moins, en Parlement? L'on entend dire parfois que les pêcheurs sont prospères et que l'expansion de la clientèle a ttimulé l'industrie de la pêche. Or, en 1919, la production des pêcheries en Nouvelle-Ecosse représentait une valeur de $15,171,929, tandis qu'en 1922, la première année que le Gouvernement eût l'occasion de stimuler cette expansion, la valeur de cette production tombait à $10,209,258; en 1923, $8,448,385, soit une diminution nouvelle de $1,800,000; en 1924, à $8,277,000, diminution encore; et en 1925, la diminution continuait. N'empêche qu'au cours du débat sur le budget, il a été dit dans cette Chambre que par suite de la politique de ce Gouvernement, l'industrie de la pêche en Nouvelle-Ecosse prospérait depuis quatre ans. Or le fait indiscutable, c'est que, en cinq ans, la valeur de la production de nos pêcheries a baissé de 7 millions. Cependant, lorsque l'occasion se présente de faire quelque chose pour la relever et celle des autres provinces maritimes, aussi, le chef du parti progressiste nous dit: "Revenez l'année prochaine et nous vous accorderons quelque chose". De même, le ministre nous dit: "Présentez vos demandes durant l'année et nous les étudierons. Cette loi n'est destinée qu'aux cultivateurs, et seulement aux cultivateurs qui voudront s'en prévaloir." Eh bien je prétends que c'est le moment d'agir et que même si la rédaction d'un amendement pratique demande vingt-quatre heures additionnelles de

travail nous devrions prendre le moyen d'assurer aux autres industries le stimulant que nous désirons fournir à l'agriculture.

M. A. E. MacLEAN (Prince): Je me rends bien compte que le présent projet de loi ne permet pas d'aider tous les pêcheurs, ainsi que l'ont dit certains honorables députés de l'opposition. Mais je n'en suis pas moins d'opinion bien arrêtée que s'il y a une industrie dont le Gouvernement devrait s'occuper c'est bien celle de la pêche, et non seulement dans les Provinces maritimes mais dans tout le Canada. Les intérêts des pêcheurs m'ont semblé exposés aussi bien que possible par les honorables députés des deux côtés de la Chambre. Non seulement des propositions précises ont été soumises au comité permanent de la Marine et des Pêcheries, mais nous avons demandé à cette Chambre des mesures pratiques de nature à aider l'industrie de la pêche des Provinces. L'on s'est demandé qui bénéficierait de ces prêts et si un cultivateur se livrant aussi à la pêche ou un pêcheur adonné en même temps à l'agriculture serait considéré pour les fins de cette loi, réellement cultivateur. Je crois quant à moi, qu'un individu possédant assez de terre libre pour donner les garanties exigées, peut bénéficier de cette loi.

M. HANSON: Mon honorable ami doit faire erreur. Je crois qu'il n'a pas lu le bill.

M. MacLEAN (Prince): Je ne vois, dans le projet de loi, rien de nature à empêcher, quiconque est en état de donner une garantie suffisante de bénéficier des avantages prévus par la loi. L'on ne soutiendra pas que le fait de se livrer en même temps à la pêche et à l'agriculture interdit de participer aux avantages proposés; il serait aussi raisonnable de dire qu'un cultivateur dans l'Ouest n'y saurait prétendre si, pendant quelques mois, il s'emploie à la coupe du bois ou à quelqu'autre chose. Je crois qu'il suffira d'offrir les garanties nécessaires pour bénéficier de la loi. Si mon interprétation est fausse, c'est que je suis mal renseigné. En tout cas, je désire consigner ici une requête en faveur de l'industrie de la pêche dans les Provinces maritimes. Nous avons demandé des concessions pour une certaine préparation faite avec les parties du homard qui sont perdues pour le moment, mais qui aurait rapporté des revenus considérables aux conserveurs de homards et aux pêcheurs des Provinces maritimes. Nous n'avons pu obtenir ces légères concessions parce que des compagnies plus puissantes et des conserveurs plus importants ont voulu avoir l'empire de la situation, et, comme dans tous les cas de cette nature, le petit industriel a dû se passer de ces concessions. Je suis prêt à appuyer tout ce qui peut favoriser l'industrie des pêcheries. Les crédits du ministre de la Marine et des Pêcheries nous fourniront l'occasion, j'en suis sûr, de discuter ce sujet plus au long. Nous devrions concentrer nos efforts sur ces allocations et chercher à obtenir quelque assistance.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne prends pas la parole pour protester contre les avances aux pêcheurs, mais il ne faut pas que personne pense que cette loi accordera du crédit aux pêcheurs. La loi le défend tout particulièrement. Peu importe la superficie de terrain que possède le pêcheur. Fût-il propriétaire de toute l'île du Prince-Edouard si son occupation est celle de pêcheur il ne peut rien avoir.

L'hon. M. MARCIL: Il peut être cultivateur et pêcheur à la fois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un homme a une occupation reconnue, et dans toute l'île vous ne pourriez en trouver un seul dont vous ignorez la nature du travail. Il a telle ou telle occupation. Il se peut qu'il cultive quelques oignons ou quelques rangs de maïs, mais il est pêcheur. Il n'a droit à rien sous le régime de cette loi. Est-ce à raison ou à tort, ce n'est pas ce que nous discutons maintenant. Il ne peut rien avoir, et il est inutile de leurrer le pêcheur, ou ceux qui ne sont pas renseignés, en leur laissant croire qu'ils peuvent bénéficier de la loi. Quant à moi, je suis en faveur du projet de crédit agricole. C'est ce que j'ai déclaré lorsque nous avons discuté cette mesure en une occasion antérieure, et j'espère qu'elle sera adoptée dans le sens que je désire. D'abord je ne crois pas qu'elle puisse comprendre d'autres industries, mais elle pourrait être accompagnée d'une autre analogue, ou différente, pour accorder les mêmes privilèges à cette autre classe de notre population. Toutefois, le projet de crédit agricole tend uniquement à accorder des prêts agricoles, et il est temps, je crois, de rédiger une loi, qui soit satisfaisante aux cultivateurs. Ce n'est pas le moment de discuter les dispositions vitales, mais les définitions. J'ai écouté la question soulevée par l'honorable député de Bow-River (M. Garland) et que le ministre a admise, je crois, mais elle n'est pas aussi importante qu'une autre, bien que j'imagine qu'elle soit juste. D'après cette définition, afin d'obtenir un prêt un homme doit demeurer sur une ferme et l'occuper. Si le ministre lit attentivement sa

définition il verra le point que je veux expliquer. L'alinéa *d* de l'article 2 est ainsi libellé:

"Cultivateur" signifie tout individu dont l'occupation est la culture.

Le mot "unique" est maintenant rayé. Le paragraphe continue:

Et qui possède et occupe une ferme, ou qui a l'intention d'acquérir une ferme pour immédiatement, l'occuper et la cultiver lui-même.

Je désire demander au ministre si un cultivateur doit occuper cette ferme toute l'année, à l'exception naturellement, d'un voyage en Californie ou au Parlement, et le reste, où il n'établit pas un autre domicile? J'ai à l'idée un grand nombre de cultivateurs qui n'occupent leurs fermes qu'en été, et habitent un village ou une ville presque la moitié de l'année. En vertu de cette disposition, cet homme ne pourrait obtenir un prêt.

M. JACOBS: Il en aurait certainement plus besoin que celui qui reste sur la terre toute l'année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, surtout s'il va en Californie. Ce ne serait pas la ferme qu'il occupe toute l'année et son unique domicile. Il y a un grand nombre de cultivateurs qui, d'après le sens de cette disposition, n'occupent pas une ferme du tout. Ce n'est pas là qu'ils vivent. Je connais quelques-uns des meilleurs agriculteurs du Manitoba qui demeurent dans une ville ou un village toute l'année, mais cultivent complètement leurs fermes. Cette définition les exclut de la disposition de l'emprunt. Si c'est là l'intention du ministre, c'est une autre question, mais je ne le crois pas. De plus, il ne devrait pas suffire qu'un homme possède et occupe une ferme. Je pourrais occuper une terre près d'une petite ville et ne pas l'exploiter du tout. L'agriculteur devrait posséder et cultiver la ferme. Le mot "cultiver" devrait être substitué à "occuper". Si un homme possède et cultive une terre, peu importe où il vit. Il devrait être suffisant qu'il cultive la ferme.

L'hon. M. ROBB: Si mon très honorable ami veut bien continuer, il verra que dans l'article même qu'il cite la culture est prévue par la loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout; ce paragraphe concerne le citoyen qui n'a pas de ferme mais qui se prépare à en acquérir une. L'oubli du rédacteur consiste en ceci: il a prévu le cas d'une personne qui ne possède pas de ferme et qui se prépare à en acquérir une; cette personne pourrait contracter un emprunt du fait qu'elle est sur le point d'acheter une ferme et de la cultiver. Si elle était déjà propriétaire d'une ferme, elle ne serait pas tenue de la cultiver; elle n'aurait qu'à l'occuper.

L'hon. M. DUNNING: La loi pourvoirait à ce cas, suivant moi.

M. COOTE: Est-ce que le mot "occuper" tel qu'il est employé ici a réellement le sens de "cultiver"? Il peut arriver qu'un homme ait sa place d'affaires située sur une rue commerciale tandis qu'il occupe une maison dans une autre partie de la ville. Or, on pourrait dire qu'il occupe le magasin dont il est propriétaire. Pour moi, c'est là l'interprétation à donner à l'article en question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le point que j'ai soulevé tout à l'heure au sujet du mot "occuper" est peut-être prévu, mais l'autre ne l'est pas. Si nous exigeons qu'un homme soit propriétaire de sa terre et la cultive, je ne vois pas pourquoi on insisterait pour qu'il y vive toute l'année ou durant une partie de l'année. Il peut se faire qu'il habite sur la ferme voisine. Il est possible qu'il soit propriétaire d'une ferme de l'autre côté du chemin et qu'il veuille la grever d'un emprunt; il ne pourrait l'obtenir bien qu'il cultive sa terre.

M. COOTE: Or, en vertu d'el'interprétation que mon très honorable ami donne au mot "occuper", cet homme sera dans l'impossibilité d'obtenir un prêt bien qu'il cultive sa terre, car il habite en ville.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. J'insiste sur le fait qu'il doit la cultiver lui-même. L'objection que je soulève, c'est qu'on ne devrait pas exiger qu'un homme vive sur la terre qu'il cultive pour avoir droit à un prêt.

M. BROWN: L'article n'est-il pas susceptible d'une définition plus large?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en connais pas d'autre. Quand bien même j'habiterais en ville, si je suis propriétaire d'une ferme située à six milles de la ville et que je la cultive, je devrais avoir le droit d'obtenir un prêt.

L'hon. M. DUNNING: Le point est d'une grande importance, mais pour une raison toute autre que celle que l'on discute en ce moment. C'est que l'intention de la loi ne vise pas du tout à procurer des prêts à des gens qui ne sont cultivateurs que par accident,—c'est-à-dire à des gens qui exploitent un autre genre d'affaires. Pour ne citer qu'un exemple, mon très honorable ami et moi-même sommes des cultivateurs, mais non pas au sens que nous voulons donner à la loi en délibération.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parlez pour vous-même.

L'hon. M. DUNNING: C'est ce que je fais. J'ai failli classer mon très honorable ami dans la même catégorie que moi parce qu'il a déjà déclaré ici, si j'ai bonne mémoire, qu'il était propriétaire d'une ferme.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici ce que j'ai voulu dire: ne m'excluez pas trop vite des bénéfices de cette mesure.

L'hon. M. DUNNING: Je m'en exclus moi-même ainsi que mon très honorable ami. Je suis encore propriétaire de la ferme où j'ai fait mes débuts; cependant, au point de vue de l'intérêt public, je doute fort qu'il soit désirable d'étendre la portée de la présente loi de façon à ce qu'un homme dans ma situation puisse s'en prévaloir. Bien que je cultive encore ma ferme dans le sens que j'en dirige l'exploitation, acquitte les comptes et ainsi de suite, je ne fais plus partie de la catégorie des cultivateurs qui occupent leurs fermes et y habitent. Et il y a une autre catégorie de cultivateurs, c'est-à-dire ceux qui exploitent un autre genre d'affaires au village voisin. Dans les villages de l'Ouest canadien, on rencontre assez rarement un homme d'affaires qui ne soit pas quelque peu cultivateur en même temps. Mes honorables amis admettront avec moi sans doute qu'il n'est guère désirable d'étendre les privilèges de la présente mesure à cette classe de cultivateurs, qui se livrent à la culture en passant, mais qui consacrent toute leur énergie à faire des affaires ailleurs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre n'a pas saisi le point que j'ai soulevé.

L'hon. M. DUNNING: Le point qu'a soulevé le chef de l'opposition est tout autre et je le sais. Cependant, si nous élargissons assez la portée de la présente loi pour qu'elle s'applique à la catégorie de cultivateurs à laquelle mon très honorable ami a fait allusion, cela permettra, je le crains fort à une autre catégorie d'en profiter également. Voici: mon très honorable ami a fait allusion à l'homme qui habite un village et qui n'a pas d'autre occupation que la culture de la terre, à moins que ce ne soit tout à fait par accident; cet homme cultive une ferme située à trois ou quatre milles du village. Or, mon très honorable ami l'a fait observer, cette classe de cultivateurs se fait de plus en plus nombreuse. Cependant, de quelle façon faire disparaître l'objection et admettre cette classe de cultivateurs à participer aux bénéfices de la mesure sans le faire pour la classe encore bien plus nombreuse des hommes d'affaires qui font de la culture par accident? Voilà une difficulté que je n'ai pas été en mesure de surmonter.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tous les cas sont prévus par la définition du mot "cultivateur". Son genre d'accupation doit être la culture de sa terre. La culture de la terre n'est certes pas la principale occupation du ministre ni la mienne. Le ministre a dit à un moment donné qu'il avait exclu des bénéfices de la mesure tous les cultivateurs de la catégorie à laquelle il a fait allusion.

L'hon. M. DUNNING: Non. Mon très honorable ami connaît, comme moi, des individus qui font la culture sur une grande échelle et ont cependant d'autres occupations. Il serait très difficile de déterminer laquelle de ces occupations est la principale. Je songe à des individus qui cultivent deux ou trois mille acres de terre et qui cependant font des affaires dans la ville qu'ils habitent. Il est tout probable que la ferme rapporte plus que les affaires de ville. La difficulté de déterminer quelle est l'occupation principale de l'intéressé pourrait être très grande et, sous ce rapport, je parle par expérience. Si nous élargissons la définition cela pourra amener de grandes difficultés. En ce qui touche l'administration pratique, les règlements de la commission peuvent, il me semble, régler le genre de cas auquel mon très honorable ami a fait allusion, si nous lui donnons cette latitude. Ce que je dis n'est qu'un simple argument contre la tendance à une trop grande latitude et la tendance d'aller trop loin.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si la commission constate que la principale occupation d'un individu est la culture, il doit bénéficier de la loi comme tout autre. Le but de cette loi est, ou devrait être, de constituer une garantie financière fondamentale sur des prêts à intérêts peu élevés. On rendra un aussi grand service à tout le monde en accordant des avances à un individu habitant Portage-la-Prairie, bien que sa terre soit éloignée de trois milles, qu'en ne l'accordant qu'à celui qui habite la ferme. Le but véritable est d'encourager la culture de la terre et la production des récoltes en constituant une garantie fondamentale à bas prix, et on devrait étendre la loi à tous ceux dont la principale occupation est la culture. La définition l'étend de cette façon, mais il existe une exclusion absurde quand vous déclarez que l'intéressé doit toujours habiter la ferme. Vous allez, d'année en année, exclure de plus en plus les cultivateurs, jus-

qu'au moment où la moitié de la population de l'Ouest ne pourra plus profiter de la loi. Il n'existe pas de ligne de démarcation; il n'y a aucune raison, aucun sens là-dedans. Le ministre peut arranger la chose de cette façon ou n'accorder les avantages à personne.

M. GARLAND (Bow-River): Je serais plutôt d'accord avec le chef de l'opposition si nous pouvions sauvegarder les prêts consentis sous le régime de cette loi en ce qui concerne les cas de ce genre. Vous trouvez à la ville un agent de propriétés immobilières ou un agent de machines aratoires qui est aussi cultivateur. Il demande un emprunt sous le régime de cette loi; on le lui accorde en prenant pour garantie sa ferme; mais, sans le consentement ou la connaissance de la commission, il engage une partie de cet emprunt dans le commerce des immeubles ou celui des instruments aratoires. Avant que la commission puisse découvrir quel a été l'emploi du prêt et se trouve en mesure de se rembourser par la garantie de la ferme, l'individu fait faillite. Tout ce que la commission peut faire est de ramasser ce qui reste. Il est vrai qu'elle détient la garantie de l'individu qui peut encore être bonne, mais la commission ne saurait s'embarrasser de terres appartenant à des agents d'immeubles ou des agents de machines et qui sont cultivées par procuration. S'il est possible de remédier à cela je serai de l'avis du chef de l'opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement doit suivre le prêt entre les mains de l'emprunteur; il doit s'assurer que les avances sont convenablement dépensées. Il ne va certainement pas verser l'argent à l'emprunteur et lui laisser en faire ce qu'il voudra.

M. GARLAND (Bow-River): J'espère bien que non.

L'hon. M. ROBB: Après avoir lu attentivement le rapport du docteur Tory, choisi pour étudier cette question, et après avoir entendu les arguments de ceux qui appuient une mesure de ce genre, je comprends que nous devions fournir, non pas tant une méthode économique de financer des emprunts, que de trouver une méthode économique d'aider celui qui cultive en réalité, celui qui habite la terre pour la cultiver. C'est pourquoi je ne partage pas tout à fait l'avis de mon très honorable ami. Je ne veux pas qu'on élargisse trop le cadre. Je désirerais voir adopter cette mesure de façon qu'on puisse la considérer comme moyen financier solide, permettant au véritable cultivateur qui cultive d'obtenir des fonds à un taux raisonnable. Plus nous nous tiendrons près de ce principe, plus les obligations auront de valeur quand nous les mettrons sur le marché.

Après tout, celui qui engage des fonds examine soigneusement la question pour savoir s'il s'agit du cultivateur véritable qui cultive la terre, ou de quelque individu qui la détient dans l'espoir d'une plus-value qui surviendra et lui permettra de revendre. Après cette déclaration j'ajouterai que mon ami et collègue, le ministre des Chemins de fer, qui a eu une très grande expérience dans le crédit agricole et dont le système de crédit agricole a obtenu un succès sans égal au Canada, s'occupera de cette mesure et je compte qu'elle sera adoptée de manière à ne pas oublier les obligations qui devront être de tout premier ordre quand nous voudrons les vendre. Voilà comment on peut obtenir des fonds à bon compte. Je suis heureux de voir que mon très honorable ami revient au discours qu'il a prononcé auparavant et je comprends que ses sympathies vont aujourd'hui à cette proposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai jamais changé d'avis; mais puisque le ministre des Chemins de fer a su si bien faire réussir le système du crédit agricole dans la Saskatchewan et qu'il y a un très bon système dans l'Ontario, il me semble qu'on devrait peut-être s'en tenir là.

L'hon. M. ROBB: Il y a d'autres provinces.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne voudrais pas dire que la province de Québec était incapable d'établir un aussi bon système que l'Ontario pas plus que je ne ferais la même comparaison entre le Manitoba et la Saskatchewan. Puisque ce régime marche si bien et est si fructueux dans la Saskatchewan, il serait dommage de le déranger. Pourquoi créer une concurrence et avoir deux institutions pauvres, au lieu d'une seule florissante? L'honorable député de Cartier qui a le sens de la logique le comprendra.

M. JACOBS: Pourquoi moi en particulier?

Le très hon. M. MEIGHEN: Parce que l'honorable député a particulièrement le sens de la logique.

M. JACOBS: Je remercie infiniment le très honorable leader de l'opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre dit que le Gouvernement ne veut aider que les vrais cultivateurs. Je ne sais ce qui se passe dans les autres régions, mais dans celle où j'ai demeuré la plus grande partie de ma vie, je sais que les meilleurs vrais cultivateurs habitent dans la ville même. J'ai vendu des terres à des gens qui y habitent et je ferais

volontiers un gros sacrifice pécuniaire pour les faire partir et les remplacer par d'autres qui habitent la ville tout en cultivant en dehors, car ce sont eux les vrais cultivateurs. Prenez Regina, par exemple. Combien de vrais cultivateurs habitent dans cette ville? Sans doute des centaines et d'aussi bons cultivateurs qu'on ait jamais vus. On ne peut pas faire la distinction. Du moment qu'un homme est propriétaire d'une terre et que la culture est son métier on devrait l'inclure avec les autres. Cette définition du cultivateur est plausible; on peut se fonder làdessus en toute confiance. Mais celle qu'on donne ici ne l'est pas et, qui plus est, le Gouvernement ne pourra pas s'y conformer. Il sera obligé de faire des concessions et cela avant longtemps.

M. JELLIFF: Je suis d'accord avec le très honorable leader de l'opposition (M. Meighen). Le mot "occuper" devrait être remplacé par le mot "cultiver". Dans ma région, il y a des propriétaires qui cultivent eux-mêmes leurs terres et qui habitent la ville. Ils demeurent à un ou cinq milles de leur ferme et pourtant ils s'attendent à profiter de cette loi-ci. En réalité, ils sont au nombre de ceux qui en ont besoin. J'espère que le ministre modifiera la définition.

L'hon. M. DUNNING: Le ministre des Finances (M. Robb) est obligé de s'absenter; il ne peut pas faire autrement. Vu qu'il est important de voter ce projet de loi, il m'a prié de m'en charger le mieux possible pour le moment. Il a peut-être mal fait de me représenter comme un expert en la matière, car je ne prétends pas l'être. Néanmoins je sais combien le système est difficile d'application, mais tout en reconnaissant les embarras qu'a signalés le très honorable leader de l'opposition, je trouve que la difficulté est encore bien plus grande relativement aux cas que j'ai moi-même signalés, ceux des hommes d'affaire qui obtiendraient des prêts sur des terrains agricoles. Parmi les petits commerçants de la campagne, il y en a peu qui ne pourraient pas démontrer, si on le leur demandait, que durant l'année passée l'agriculture a été la partie la plus importante de leur commerce. Quant à l'objection de l'honorable député (M. Jelliff), la disposition contenue dans l'alinéa *f* pare à la difficulté qu'il redoute.

Dans une loi de ce genre ce n'est que plus tard qu'on peut en fixer les modalités. Il est impossible de donner dans un article quelconque de la loi une définition assez complète pour englober tous les cas qui peuvent se rencontrer d'un bout à l'autre du pays dans les différents genres de culture qui s'y pratiquent.

[Le très hon. M. Meighen.]

Mais comme l'a fait remarquer le très honorable leader de l'opposition, l'important c'est d'avoir des garanties solides. Alors ne devrions-nous pas nous montrer plutôt trop rigoureux que trop larges? L'expérience nous dit que nous allons en tout cas nous heurter à d'autres difficultés. Après tout, le "cultivateur" veut dire l'emprunteur sur qui vous n'avez pour ainsi dire plus aucun contrôle, une fois le prêt effectué. Certes, il y a la rigueur de l'hypothèque, mais dans la pratique on ne pourrait pas en profiter. Je ne pense pas que l'on veuille établir un système de crédit agricole permettant de prêter de l'argent au premier venu qui, aussitôt l'argent touché, cesserait d'être cultivateur et deviendrait rentier. Evidemment, le fait d'être à loyer n'est pas de nature à amoindrir la valeur de la garantie offerte en premier lieu. Sans doute, il y a des exceptions, mais c'est ce que l'on constate dans la majorité des prêts.

A mon sens, pour ce qui est des détails dont il s'agit en ce moment, nous devrions apporter à cette mesure législative, dans son ensemble, des restrictions suffisantes pour rendre la garantie, sur laquelle repose le prêt, intéressante pour ceux qui veulent acquérir des obligations. C'est pour cette raison que je tiens à ce que ces dispositions soient dès le début d'une certaine rigueur plutôt que trop élastiques. Il est beaucoup plus facile dans la suite de les atténuer si on le juge utile. Débutons, toutefois, avec une mesure établie d'après un excellent principe, et que l'on pourra élaborer, plus tard, selon qu'il y aura lieu de le faire.

M. SMITH: Je veux ramener le débat, qui s'éloigne sensiblement de l'objet de la discussion, à la question soulevée par les députés des Provinces maritimes au sujet des dispositions qui visent les pêcheurs. Au cours de cette session, les représentants de ces provinces ont appuyé sur la nécessité de venir en aide à nos mineurs, et l'on n'a fait aucun cas de leurs réclamations. Ils ont demandé que l'on tienne compte des ouvriers en acier de cette section du pays, et ce sans succès. Ils ont demandé une mesure d'application générale en vue d'améliorer le sort de la population des Provinces maritimes et on leur a accordé une commission royale. En toute justice, nous pouvons nous adresser au ministre pour en obtenir de l'aide en faveur de notre industrie de la pêche, dont on peut apprécier l'importance en jetant un coup d'œil sur l'étendue du littoral qu'indique la carte. Les chiffres mentionnés par l'honorable député (M. Foster) nous donnent une idée de l'importance de cette industrie. Je n'ai pas fait un examen approfondi du projet de loi,

mais il me semble exister une divergence d'opinions sur la question de savoir s'il s'applique ou non aux pêcheurs propriétaires de biens immobiliers. M'est avis que le ministre devrait modifier le bill de façon à en étendre l'application à ces gens et leur permettre d'obtenir ce que l'honorable député de Brandon appelle de l'argent à meilleur compte. L'honorable député de Hants-King a aussi fait ressortir la nécessité de venir immédiatement en aide aux pêcheurs; il ne sert à rien de remettre la chose à une autre année. A coup sûr, après avoir entendu les observations des représentants des Provinces maritimes sur l'état de choses qui existe dans cette région, il ne devrait pas y avoir lieu d'en dire plus long à ce sujet. Nous avons besoin de cette aide immédiatement, et j'adjure le ministre, pour des motifs absolument étrangers à la question de partis, d'avoir pour les pêcheurs des Provinces maritimes les égards auxquels ils ont droit. Pour cette raison on devrait étendre l'application de ce bill aux pêcheurs.

M. BURY: Le mot "occupation" ne me fait prévoir aucune difficulté; je ne crois pas qu'il y ait lieu d'exiger également le domicile. Toutefois, il semble que le bill est destiné à favoriser les éleveurs, et s'il en est ainsi le mot (anglais) "cultivation" ne prévoit guère le cas. Je crois savoir également que les arboriculteurs fruitiers sont appelés à bénéficier de ces dispositions, et cela étant, je doute fort que le mot (anglais) "tillage" réponde aux fins visées. Le ministre devra se servir de termes d'une acception plus vaste que "cultivation" et "tillage", s'il entend les appliquer aux éleveurs et aux arboriculteurs fruitiers. Je proposerais une autre rédaction, telle que "travaux agricoles sur ladite terre", ou d'autres termes analogues.

L'hon. M. DUNNING: Je ne crois pas que nous puissions concevoir un régime de prêts agricoles à long terme qui s'adapte aux exploitants de fermes d'élevage. Neuf fois sur dix, l'éleveur ne peut offrir en garantie la terre dont une bonne partie est affermée. Le bill n'est pas à l'intention des propriétaires de ranches proprement dits. On se propose de l'appliquer à ceux qui font de la culture mixte et qui peuvent offrir leur terre en garantie pour les prêts qui leur seront consentis. Je ne crois pas que l'on puisse douter que les dispositions soient d'une application assez étendue pour viser tous les genres de culture y compris celle des fruits et d'autres de même nature, mais je dois avouer que, à mon sens, elles ne s'étendent pas à l'éleveur qui ne cultive pas la terre mais y fait de l'élevage dans l'acceptation que l'on a toujours donnée à ce terme.

L'hon. M. MARCIL: Pour revenir à la catégorie de gens dont je parlais au début de ce débat, le cultivateur qui consacre une partie de son temps à la pêche ou à l'exploitation forestière, mais qui est en mesure de fournir la garantie exigée par cette loi ne serait pas exclus de son application, si je comprends bien le bill. Dans notre district, les gens font de la culture, abattent du bois en hiver et font maintes autres choses, mais s'ils peuvent offrir une garantie sur leur terre, ils pourraient bénéficier de la loi. J'aimerais à être fixé définitivement sur ce point. Je vois qu'au paragraphe 3 de l'article 7, se trouve un passage d'après lequel:

Les prêts en vertu de la présente loi ne sont consentis qu'aux cultivateurs qui se livrent réellement ou doivent prochainement se livrer à l'exploitation de la terre hypothéquée.

Tous nos gens de la péninsule gaspésienne sont à la fois cultivateurs, pêcheurs et exploitants forestiers.

L'hon. M. DUNNING: Combien de terre ces gens ont-ils en culture?

L'hon. M. MARCIL: Ils exploitent des fermes de trente, quarante, cinquante acres.

L'hon. M. DUNNING: Selon moi, ils ne sont pas exclus de l'application de cette loi.

M. McQUARRIE: Est-ce que l'on ne devrait pas rendre la loi applicable aux pêcheurs? Le terme cultivateur désigne toute personne qui fait de la culture et la loi le définit par ces mots:

...qui possède et occupe une ferme...

Il suffirait d'ajouter: "qui fait la pêche", et tout doute disparaîtrait. Si l'on ne fait pas cette addition, les pêcheurs se trouveront exclus; aucun prêt ne pourrait être fait à un individu qui vit de la pêche. Pour être juste il faudrait comprendre les pêcheurs comme les cultivateurs.

M. BOYS: Que faut-il entendre par le mot "occupe"? cela veut-il dire qu'il faut occuper effectivement et personnellement le terrain?

L'hon. M. DUNNING: C'est le point qu'on discute depuis tout à l'heure.

M. BOYS: Je voudrais le savoir, car si c'est le cas, la définition viendrait en conflit avec l'article 7, paragraphe 3, qui dit:

Les prêts en vertu de la présente loi ne sont consentis qu'aux cultivateurs qui se livrent réellement ou doivent prochainement se livrer à la culture de la terre hypothéquée...

Cela pourrait s'entendre d'un propriétaire demeurant à la ville et exploitant une ferme

par les soins d'un directeur des travaux. Il ferait la culture d'une terre selon la définition de la loi, et ce serait juste.

Je suis favorable au projet, si le but est de venir en aide aux cultivateurs véritables, mais je ne voudrais pas qu'on en étendît la portée, à moins qu'il ne soit compris qu'elle pourra s'appliquer aux pêcheurs. Cela devrait faire l'objet d'un bill séparé, si on le veut ainsi. Au cas où l'on viendrait en aide aux pêcheurs des Provinces maritimes je demanderai le même avantage pour les pêcheurs des Grands lacs; leur droit est égal à celui des autres, et ils sont nombreux. Toutefois, mon avis est qu'il faudrait deux lois distinctes. Si l'on a l'intention de donner au mot "occupe" le sens plus étendu exprimé dans l'article 7, je proposerai au ministre de modifier comme suit la définition du mot "cultivateur":

...qui est propriétaire et qui est en possession de...

Au point de vue légal, un homme peut être propriétaire d'une ferme sans y vivre, la rédaction du bill ne laisse aucun doute à cet égard; si, au contraire, on veut l'appliquer exclusivement aux cultivateurs qui vivent réellement sur leurs terres, on entre en conflit avec le sens de l'article 7.

L'hon. M. DUNNING: L'intention du Gouvernement n'est pas douteuse: il ne peut s'agir que des cultivateurs résidants. On m'informe que le département de la Justice interprète de même le sens de la clause interprétative et de l'article en discussion.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Si tel est le but du ministre, est-ce qu'il ne serait pas préférable de conserver le mot "unique"?

L'hon. M. DUNNING: Vous avez entendu l'honorable député de Bow-River (M. Garland) nous rapporter que dans l'Ouest un entrepreneur de battages n'est pas uniquement un cultivateur. Ceux d'entre nous qui exploitent des fermes savent que le battage du grain est une opération agricole, et qu'elle a lieu sur une ferme. Les entreprises de battage élimineraient un cultivateur. On a supprimé le mot "unique" pour prévoir un tel cas, car il serait absurde de refuser le bénéfice de la loi à un agriculteur, parce qu'il battrait le grain des autres aussi bien que le sien.

M. MURPHY: Le ministre vient de dire que le Gouvernement entend que les prêts soient accordés à des cultivateurs véritables qui demeurent sur leurs terres. Il y a des agriculteurs qui possèdent des quarts de section en différents endroits. Pourront-ils emprunter de l'argent sur la garantie de leurs quarts de sections aussi bien que la terre même qu'ils occupent?

L'hon. M. DUNNING: On me dit que la loi prévoit ces éventualités. Elle ne fixe pas de limitation arbitraire. Si un cultivateur possède une terre de l'autre côté du chemin, rien ne s'oppose à ce qu'elle compte comme faisant partie de la propriété sur laquelle il réside.

M. BOYS: Ce serait très bien s'il n'y avait pas l'article 7. Son texte semble s'opposer à l'interprétation qu'en fait le ministre. Ce dernier affirme que l'emprunteur doit occuper réellement la ferme qu'il engage; mais s'il est propriétaire de quatre fermes, il ne peut résider que sur une. Supposons le cas qu'il possède une terre dans un autre canton; s'il cultive cette terre-là, pourquoi ne pourrait-il obtenir un emprunt sur l'une et sur l'autre? On devrait faire la différence entre un propriétaire qui fait réellement de la culture et un autre qui conduit une entreprise parallèle. Si un tel homme peut avoir plusieurs affaires en marche, il doit avoir les fonds pour le faire. Mais je ne conçois pas qu'un homme ne puisse obtenir des prêts sur deux ou trois fermes, même si elles se trouvent en différents townships: il ne peut vivre que sur l'une d'elles. Selon moi, le ministre doit altérer la définition du terme "occupe" ou modifier le bill.

Sir EUGENE FISET: Pourquoi ne pas se dispenser entièrement du mot "occupe" et laisser la définition telle qu'elle figure au paragraphe 3 de l'article 7?

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le ministre a prétendu qu'il rayait le mot "unique" afin de mettre à la portée de la loi celui qui se livre momentanément au battage. Assurément le battage est une opération agricole et celui qui s'y adonne ne se verrait pas exclus en conséquence. Je pense que si on retenait le mot "unique", en rayant les mots "et occupe", la difficulté disparaîtrait.

M. BEAUBIEN: A mon sens, l'intention du présent projet de loi, et la raison pour laquelle on préconise depuis des années l'adoption d'une mesure de ce genre, c'est que pareille adoption va garder les gens sur les terres et encourager d'autres à se faire cultivateurs. Le cultivateur pourra trouver des capitaux d'exploitation à un taux moins onéreux.

M. CAHAN: Et le présent bill, comment fait-il cela?

M. BEAUBIEN: Je donne là mon opinion de l'objet de ce bill.

M. CAHAN: Selon mon entendement du texte, un homme peut être établi sur la ferme quand il demande et reçoit l'emprunt, mais rien ne l'empêche de s'établir ailleurs après avoir touché les fonds.

M. BEAUBIEN: Supposons que je donne à l'honorable représentant une hypothèque sur ma terre pour cinq ou dix mille dollars. Vous m'avancez les fonds contre la garantie de ma ferme, et vous n'avez aucun droit de me dire comment employer cet argent. Voilà. Certains prétendent que ceux qui sont domiciliés dans les villes ou villages et qui font exploiter une terre en sus d'autres occupations principales devraient bénéficier du présent projet. Selon moi, une loi de crédits agricoles qui vise un autre objet que d'encourager les gens à rester sur les terres et encourager d'autres à s'y établir, est mal inspirée. Mon expérience pratique et ma connaissance personnelle de la question me font affirmer que pas un homme ne saurait réussir dans l'agriculture à moins de s'établir sur sa terre. Je suis fixé dans une région dont l'établissement date sans doute d'aussi loin que tout district de l'Ouest canadien, le long de la rivière Rouge, où le sol est des plus fertiles. Il nous arrive là des cultivateurs des Etats-Unis; ils ont acheté des terres et des townships entiers. Leurs opérations n'auraient jamais réussi s'ils n'avaient eu à leur disposition des capitaux illimités. L'intention du présent projet est d'encourager nos gens à rester sur les terres et à cette fin de leur faciliter le crédit à bon marché. Mais si on en étend l'application à tous ces autres, on dépasse le véritable objet du bill: on en fera bénéficier nombre de gens qu'on pourrait comparer à des mineurs faisant simplement l'extraction des richesses du sol, et à mon avis ces gens-là n'ont pas besoin d'aide.

M. COOTE: Le comité tient, je crois, à ce que le sens de cet alinéa soit bien clair. Tel qu'il est conçu, il peut signifier tout individu dont l'occupation est l'agriculture et qui possède ou occupe une ferme. La discussion, ce me semble, a roulé surtout sur le sens du mot "occupe"; et je dois avouer que, pour moi, il n'est pas dénué de valeur l'argument de ceux qui prétendent que le terme signifie "réside". Une certaine modification du présent texte s'impose assurément. Dans mainte région de l'Ouest se trouvent d'excellents colons qui, établis dans un petit centre, cultivent la terre sur un rayon de plusieurs milles autour de ce centre. Certaines gens vont jusqu'à préconiser l'encouragement de ce genre de colonie. Je connais ces établissements et je sais pertinemment que les colons en question sont d'excellents cultivateurs. Il ne serait pas possible, à mon sens, de trouver nulle part un type de cultivateur supérieur à celui-là ni des terres meilleures comme gages d'un prêt; mais on pourrait sans doute prétendre que ces hommes ne demeurfent pas sur leurs fermes.

M. BEAUBIEN: On ne pourrait pas adopter des règlements pour résoudre cette difficulté?

M. COOTE: Si on ne prête pas à "occupe" le sens de "réside". Il faudrait tirer la chose au clair pour qu'il n'y ait pas de doute là-dessus.

L'hon. M. DUNNING: On s'est servi de l'expression "occupe" de préférence à "réside" afin d'éviter une définition trop étroite. Quelqu'un a cité l'exemple d'un homme qui demeure d'un côté d'un route et qui travaille une ferme de l'autre côté. Quant à ces gens, de même qu'à ceux qui sont établis dans un centre mais qui cultivent les terres à l'entour, qui sont tous des fermiers cultivateurs sérieux, les termes du bill autorisent l'adoption de règlements destinés à surmonter le très grand nombre d'exceptions qui existent mais qui devront néanmoins être régies par la définition "possède et occupe".

Il y aura maintes exceptions diverses, même dans la Saskatchewan où les conditions sont à peu près les mêmes dans toutes les parties de la province. En somme, cette mesure doit s'appliquer au cultivateur résidant et nous atteindrons peut-être mieux ce but en ne nous montrant pas trop sévères quant à la définition légale. Evidemment il faut accorder une certaine latitude à la commission dans l'application des règlements pour les cas où les emprunteurs sont de bonne foi, pourvu que le but principal soit atteint; les avantages de cette mesure sont pour les cultivateurs non simulés qui vivent sur la terre et non pour ceux dont on a parlé il y a un instant, pour ceux qui ne font pas de l'agriculture leur principale occupation, qui vivent dans un village ou une ville et s'occupent d'autre chose; presque tous les gens d'affaires de l'Ouest possèdent une ferme en plus de leur occupation régulière. Nous voulons exclure ces gens. Je puis dire au comité que c'est là l'intention du Gouvernement et il va falloir, à moins d'être très précis, que la commission adopte en vertu de cette mesure des règlements en vue de respecter l'esprit de la loi.

M. BOYS: Si les règlements adoptés viennent en conflit avec le statut, le ministre admet que c'est ce dernier qui prévaudra. Nous avons ce point à régler en ce moment.

Supposons qu'un homme possède trois fermes; il en cultive une et loue les deux autres. Il désire obtenir un crédit sur l'une des fermes louées tout comme il peut le faire sur la ferme qu'il occupe et cultive lui-même. Mais si l'interprétation que le ministre donne au mot "occupe" est exacte, cet homme ne pourra obtenir un seul dollar sur les deux fermes louées. Pourquoi ne le pourrait-il pas?

L'hon. M. DUNNING: Nous n'entreprenons pas de prêter de l'argent sur les fermes louées. Ce serait un bien mauvais principe pour l'Etat, croyons-nous, que d'accorder des secours pour ce genre d'opérations. La mesure a pour but de venir en aide au cultivateur qui exploite sa ferme, non à celui qui loue une terre, peu importe qu'il vive en ville ou sur une autre ferme.

M. WOODSWORTH: Serait-il trop vague de dire "dont l'occupation principale est la culture"?

L'hon. M. DUNNING: Je ne veux pas exclure le pêcheur-cultivateur.

M. BURY: Je ne vois pas quelle difficulté présenterait le mot "occupation". Je ne vois pas que cela implique la résidence. Relativement au cas mentionné par l'honorable représentant de Simcoe-Nord, si un homme loue sa ferme à un autre, le propriétaire n'occupe pas la ferme du locataire. Du moment qu'il loue la terre à un autre, même pour une seule année, il cesse d'occuper la terre, c'est le locataire qui l'occupe. Il serait regrettable de rédiger le bill de façon à forcer le cultivateur à demeurer sur sa terre afin d'obtenir un prêt, car si vous exigez cela, il ne pourra obtenir un emprunt que sur la terre qu'il occupe. Certains cultivateurs peuvent aller demeurer dans un village ou une ville afin de se rapprocher des écoles, ou parce que leur santé fait défaut. Ils ne pourront peut-être pas demeurer sur leur ferme au moment où ils ont besoin d'argent, et cependant ils peuvent cultiver leur terre.

M. CAHAN: D'après le bill, je comprends qu'un homme peut demeurer sur une ferme et obtenir une hypothèque sur une autre. Il n'est pas nécessaire que ce soit sur la terre qu'il occupe ou sur laquelle il réside.

M. BOYS: Le ministre dit que non.

M. CAHAN: Je parle du bill tel que je le comprends, et si un article dit le contraire, qu'on me l'indique.

M. BURY: On ne devrait pas rédiger le bill de façon à permettre un prêt uniquement sur la terre que le cultivateur occupe; on ne devrait pas non plus le rédiger de façon à exclure le cultivateur qui pour une raison ou pour une autre demeure dans un village et n'occupe pas lui-même la ferme, bien qu'il n'ait pas d'autre occupation que la culture. Je désire attirer l'attention du ministre sur un autre point: il nous a dit que le Gouvernement n'a pas l'intention d'inclure les ranches pour ce qui est des avantages de cette mesure. Dans ce cas, il lui faudrait modifier la rédaction du bill, car la définition dit clairement que la culture comprend l'élevage.

L'hon. M. DUNNING: La dernière définition règle ce point.

M. BURY: C'est là la difficulté. Sous sa forme actuelle, votre bill n'est pas logique. Vous avez un article dont le but est de définir les termes. On devrait pouvoir se fonder sur cet article pour la définition des termes. Puis dans un autre article, ce qui n'est pas logique, vous rendez possible la modification de l'interprétation claire et précise de l'article qui définit les termes. Si vous désirez faire bénéficier les producteurs de fruits des avantages du bill, je doute que votre terme "culture" puisse les inclure, techniquement parlant.

M. TOBIN (Wetaskiwin): Le bill contient-il une clause qui empêche un homme d'obtenir un emprunt, puis de louer sa ferme?

L'hon. M. DUNNING: Non. A l'article 7, se trouve une disposition concernant la vente de la terre hypothéquée.

L'hon. M. CANNON: J'ai sous les yeux le dictionnaire Webster, où le mot "occupant" est défini de cette façon:

Celui qui occupe ou prend possession; celui qui a l'usage réel ou qui possède une chose; celui qui occupe.

A mon sens, il n'y a pas de doute que l'expression "occupant d'une terre" signifie celui qui en a l'usage réel.

L'hon. M. DUNNING: Celui qui la possède.

L'hon. M. CANNON: Et qui la possède, naturellement. Il peut y demeurer ou non. Le tenancier d'une ferme est celui qui l'occupe.

M. GEARY: Mon honorable ami occupe-t-il son siège quand il n'y est pas assis?

L'hon. M. CANNON: Cela dépend. Il existe des fictions juridiques qui produisent les résultats les plus extraordinaires.

M. COOTE: La loi sera-t-elle mise en vigueur par des avocats qui désireraient en mettre en doute les dispositions?

M. McMILLAN: On pourrait les mettre d'accord, en tout cas.

M. BOYS: Qu'on me permette de dire un dernier mot au ministre. Nous comprenons

maintenant, par ses paroles, que le mot "occupé" a trait à la possession matérielle et personnelle. Si tel est le cas, le ministre pense-t-il que cette idée soit exprimée dans le paragraphe 3 de l'article 7? Voici ce paragraphe:

Les prêts en vertu de la présente loi ne sont consentis qu'aux cultivateurs qui se livrent réellement ou doivent prochainement se livrer à la culture de la terre hypothéquée...

L'hon. M. DUNNING: C'est ce qu'on se propose de faire.

M. BOYS: Il me semble que les articles se contredisent.

L'hon. M. DUNNING: Si l'on applique à cet article la définition du mot "cultivateur", je pense qu'il est parfaitement clair.

L'hon. M. ROGERS: J'allais parler de ce qui s'est produit au Manitoba. Si l'on étend l'application de cette loi de façon que, pour obtenir un prêt, on n'ait pas besoin de demeurer sur la ferme, on ouvre la porte à des abus. La province du Manitoba a adopté une méthode de crédits agricoles, laquelle lui a fait perdre $750,000. J'ose dire que 90 p. 100 de ces pertes étaient dues à ce que l'application de la loi était trop étendue. Certains citadins commencèrent à spéculer sur la culture, ce qui occasionna de lourdes pertes au gouvernement. Par conséquent, on ferait bien de s'assurer des sauvegardes et de n'accorder les avantages de la présente loi qu'aux cultivateurs demeurant sur leur ferme. Si la loi ne donne pas satisfaction, on pourra la modifier l'an prochain.

M. CAHAN: Dans l'alinéa *d*, actuellement à l'étude, on appelle cultivateur toute personne dont l'occupation est la culture et qui possède ou occupe une ferme. Je prétends que cet alinéa ne prévoit pas le cas où la commission consentira un prêt et prendra une hypothèque.

L'hon. M. DUNNING: L'alinéa *f* prévoit ce cas.

M. CAHAN: Non. Il est prévu par le paragraphe 3 de l'article 7, qui se lit comme suit:

Les prêts en vertu de la présente loi ne sont consentis qu'aux cultivateurs qui se livrent réellement ou doivent prochainement se livrer à la culture de la terre hypothéquée...

En vertu de ce projet de loi, on ne doit consentir de prêts qu'aux cultivateurs, et le terme "cultivateur", d'après l'alinéa *d* de l'article 2, signifie tout homme qui possède et occupe une ferme. Puis, au paragraphe 3 de l'article 7, on décrète que les cultivateurs doivent "se livrer réellement ou doivent prochainement se livrer à la culture de la terre hypothéquée. Il n'est pas nécessaire que la terre hypothéquée soit la même que l'emprunteur doit occuper pour avoir droit au titre de cultivateur. S'il est un cultivateur et s'il possède et occupe une ferme, il peut, à mon sens, obtenir un prêt, en vertu du présent projet de loi, en hypothéquant une autre terre où il ne demeure pas.

M. BURY: Du moment qu'il remplit les conditions requises.

M. BOYS: Du moment qu'il s'occupe de culture.

M. CAHAN: Oui; mais il possède une terre, demeure sur une autre et la cultive. On peut consentir un prêt en hypothéquant la terre qu'il possède et occupe; mais aussi, une autre qu'il se prépare à cultiver prochainement.

L'hon. M. CANNON: Il n'aura le droit d'hypothéquer sa terre que s'il en est propriétaire.

M. CAHAN: Certainement; mais il n'a pas besoin d'y demeurer. C'est ce que je veux mettre en lumière.

L'hon. M. CANNON: Il ne peut demeurer sur deux terres.

(L'article est adopté, de même que l'article 3.)

Sur l'article 4 (attributions de la commission).

M. GARDINER: Je propose qu'on modifie cet article. Il donne le pouvoir à la commission de garder cinq années durant un bien-fonds qu'elle a confisqué par forclusion. Selon moi le terme de cinq ans est peut-être trop long.

L'hon. M. DUNNING: Nous avons étudié cette suggestion. Je propose de retrancher le mot "cinq", à la sixième ligne, et de le remplacer par le mot "trois".

(L'amendement est adopté.)

Ainsi modifié l'article est adopté.

Sur l'article 5 (le capital nécessaire, capital initial).

L'hon. M. ROGERS: Où est la nécessité d'appliquer cette loi aux provinces de l'Ouest? Déjà, nous avons dans ces provinces un système de prêts agricoles et nous n'avons pas eu un gros succès. Selon moi, il ne devrait pas être question des provinces de l'Ouest. Si on veut établir le prêt agricole, pourquoi ne pas laisser le Dominion en prendre la responsabilité? Les provinces ont leur système de prêts agricoles à elles; pourquoi cette duplication?

L'hon. M. DUNNING: C'est dans le but d'éviter précisément cette duplication dont parle mon honorable ami que nous instituons ce régime de prêt. Aucune province ne participera à ce projet si elle préfère garder le système qu'elle a maintenant. Mais si elle désire, à cause de la somme plus considérable de garanties mises en commun par le système fédéral, adhérer à ce système, je ne vois pas pourquoi elle ne cesserait pas d'avancer ses fonds sous le régime de la loi provinciale et ne rattacherait pas cette organisation au Dominion pour coopérer avec lui sous le régime proposé. Le but principal à atteindre c'est de répartir les valeurs sur toute une vaste région, comme cela se pratique aux Etats-Unis et en d'autre pays, en vue d'assurer une garantie efficace pour l'émission d'obligations dont le public connaîtra bien la nature et qu'il jugera d'un placement sûr. On a également besoin de la coopération des provinces pour arriver à donner plus de souplesse à la loi. Depuis plusieurs années, nous de l'Ouest, avons à nous plaindre que les rapports entre les prêteurs et les cultivateurs de chez nous ont eu à souffrir du fait que les prêteurs sont des gens de l'Est ne connaissant pas les conditions dans lesquelles se trouve l'emprunteur. En assurant par ce bill la coopération des provinces on a l'espoir, en faisant mieux connaître ce que sont ces conditions locales, de susciter la sympathie et d'amener une meilleure compréhension, dont jusqu'ici ont manqué les grandes institutions financières se livrant à ce genre d'affaires. La plupart de nos organismes financiers, je pense, reconnaîtront que, sans cesse, ils sont aux prises avec les difficultés provenant de leur centralisation. Ils ont besoin de cette centralisation pour se donner plus de force, mais, dans la transaction de leurs affaires, force leur est de rechercher sans cesse de nouveaux moyens d'être en relations plus étroites avec les particuliers qui font affaires avec eux d'un bout à l'autre du Canada. Grâce à la coopération des provinces, il sera possible de bien se renseigner et de savoir à quoi s'en tenir; en même temps on acquerra la force qu'assurent la centralisation et la répartition des hypothèques chez les agriculteurs d'un bout à l'autre du Canada.

M. CAHAN: Franchement le ministre voudra-t-il nous dire quel a été le succès des commissions provinciales de l'Alberta et de la Saskatchewan? Nous, dans l'Est, d'après les rapports répandus par les gouvernements de ces deux provinces, avons été amenés à croire que ces derniers ont subi de grosses pertes dans l'administration de systèmes de ce genre. Nous, qui vivons dans l'Est, savons qu'une des plus grandes institutions bancaires de tout le pays est venue à deux doigts de la faillite non pas à cause d'un prêt considérable dans l'Est, mais parce que des millions de dollars qui ne furent jamais récupérés, ont été prêtés dans l'Ouest. Avant de pouvoir juger si ce projet est digne de confiance et susceptible de réussir, et si des capitaux en fiducie peuvent être consacré en toute sécurité à l'achat des obligations devant être ainsi émises, nous devrions nous renseigner sur les projets qu'on a tenté de réaliser dans les provinces de l'Ouest pour savoir si on a réussi ou non; nous devrions savoir quelles sont les dispositions particulières de ce projet de loi actuel destinées à protéger les placements et qui ne se trouvaient pas dans les lois de l'Alberta et de la Saskatchewan.

L'hon. M. DUNNING: En premier lieu l'argumentation de mon honorable ami pèche par la base. Il parle d'une loi de l'Alberta. L'Alberta n'a pas de loi de ce genre. Et voilà d'un.

M. BURY: Seulement il y avait une loi pour venir en aide aux agriculteurs ayant perdu de l'argent.

L'hon. M. DUNNING: Nous ne voulons pas mêler deux choses absolument différentes, deux choses jugées différentes par toute institution financière qui s'occupe de ce genre d'affaires, c'est-à-dire, d'un côté le système de prêts hypothécaires à long terme et d'autre part le prêt de la banque à courte échéance. Le prêt agricole est un terme générique qui pourrait embrasser les deux, mais le prêt agricole a fini par signifier le prêt à courte échéance plutôt que le prêt agricole hypothécaire à long terme. En Saskatchewan et au Manitoba il y a eu un régime gouvernemental de prêts à long terme sur hypothèque aux cultivateurs. Je ne suis pas très précis en appelant le régime du Manitoba un service d'Etat dans son fonctionnement. C'est une association dans laquelle le Gouvernement a des intérêts considérables. Plusieurs gens partagent l'idée exprimée par l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges en ce qu'ils confondent le fonctionnement du régime de crédit agricole à court terme au Manitoba avec celui du régime de prêts agricoles à long terme sur hypothèque au Manitoba et en Saskatchewan. Cette confusion s'est produite en Saskatchewan même. La Saskatchewan n'a jamais eu un régime gouvernemental de prêts à brève échéance aux cultivateurs; elle n'a pas jugé que ce fût un sage champ d'action.

M. CAHAN: Et l'Alberta, alors?

L'hon. M. DUNNING: L'Alberta, je crois, a un régime de prêts à court terme, mais les honorables députés de cette province peuvent nous éclairer là-dessus.

M. SPENCER: Aucun désastre ne s'est produit en Saskatchewan.

L'hon. M. DUNNING: Non. Le désastre s'est produit principalement,—et les honorables députés du Manitoba peuvent me reprendre si je me trompe,—dans le cas du régime de crédit agricole à court terme au Manitoba. Je dis cela pour déblayer le terrain et en venir à la question discutée, un régime de prêts à long terme, mais je ne veux pas faire croire au comité que le fonctionnement des prêts hypothécaires à long terme au Manitoba et en Saskatchewan rappelle un lit de roses. Des difficultés ont surgi. Quant au système qui m'est le plus familier, le bureau de prêts aux cultivateurs de la Saskatchewan, nous devons nous rappeler qu'il a commencé à fonctionner en 1917 ou 1918. Il a traversé les années les plus difficiles que l'Ouest canadien ait connues au point de vue des garanties hypothécaires. Bien qu'il y ait eu des difficultés, je puis dire à mon honorable ami que le premier janvier de cette année, le bureau de prêts aux cultivateurs de la Saskatchewan a payé au Gouvernement chaque sou de l'intérêt échu sur les avances faites par le Gouvernement au bureau. Cela ne signifie pas que tous les cultivateurs ont payé les intérêts dus au bureau, mais dans l'ensemble ils se sont acquittés suffisamment pour permettre au bureau de payer tous les intérêts qu'il devait au Gouvernement et, en même temps, de rembourser environ $75,000 sur la somme prêtée par le Gouvernement pour des fins d'administration. D'autres encaissements ont eu lieu depuis.

Pour l'information de mon honorable ami, je puis dire que le régime de la Saskatchewan repose sur un taux d'intérêt de 6½ p. 100 et que l'échéance des prêts est à trente ans. Cela veut dire que le cultivateur a payé 7.65 p. 100, y compris l'amortissement, ou plus simplement, $76.50 par année sur $1,000 remboursaient le prêt au bout de trente ans, capital et intérêts. Et ces $76.50 par année, comprenant l'amortissement du capital et l'intérêt, représentent comme de raison, ainsi que le sait la députation, une somme moindre que le cultivateur ne paye d'ordinaire en intérêts seulement aux institutions hypothécaires ordinaires. C'est l'avantage retiré par l'agriculteur en ce cas.

Quant au placement fait, en Saskatchewan, le bureau a prêté environ 10 millions et l'Association de prêts agricoles du Manitoba a prêté à peu près la même somme, je crois. Je pense que les résultats au Manitoba n'ont pas différé de ce qu'ils furent en Saskatchewan. Je conviens que pareil régime exige l'administration la plus soigneuse. Il faut que l'administrateur soit un Ecossais, si c'est possible, et qu'il ait beaucoup de poigne.

M. CAHAN: Il peut être Canadien français et avoir la même qualité.

L'hon. M. DUNNING: Il est plusieurs Canadiens français au nom écossais possédant la compétence requise mentionnée, car il faut joliment de fermeté au gérant de toute institution de prêts pour assurer sa réussite. Dans certains milieux, on est enclin à regarder des institutions de ce genre comme des institutions philanthropiques. Nous ne devons pas le faire; c'est une institution permettant aux cultivateurs de mettre en commun leurs garanties hypothécaires pour obtenir l'avantage qui découle d'une concentration de leur crédit et de leurs ressources. Elle a réussi ailleurs. J'ai raison, je pense, d edire que le régime aux Etats-Unis, semblable sous plusieurs rapports à celui que nous étudions, leur a assuré encore plus d'avantages. Ils ont eu leurs difficultés dans son fonctionnement et nous aurons certes les nôtres. L'administration de cette institution ne sera pas facile, mais je crois et le Gouvernement croit que nous obtiendrons des résultats précieux en réduisant le coût des prêts hypothécaires à long terme aux cultivateurs en général, d'un bout du pays à l'autre.

M. CAHAN: Je ne m'informe point dans l'intention de combattre ce bill. Les renseignements de l'honorable ministre seront lus avec intérêt par ceux qui observent l'aspect financier de cette mesure. Si je comprends bien mon honorable ami, la commission a acquitté jusqu'à date l'intérêt sur les avances faites par le gouvernement de la Saskatchewan.

L'hon. M. DUNNING: Oui.

M. CAHAN: Mais je comprends aussi que la commission a utilisé tous les amortissements versés par les cultivateurs pour s'acquitter de cet intérêt jusqu'à date.

L'honorable M. DUNNING: Je regretterais d'avoir créé cette impression. Tout argent, versé en amortissement, va au gouvernement en déduction du capital prêté par le gouvernement, qui peut le prêter de nouveau à la commission et elle, le prêter de nouveau aussi. La commission ne peut acquitter ses intérêts au Gouvernement qu'à même les intérêts qu'elle touche des emprunteurs.

M. CAHAN: Depuis combien de temps ce système est-il établi en Saskatchewan?

L'hon. M. DUNNING: J'oublie l'année précise, mais c'est en 1917 ou 1918.

M. CAHAN: Depuis huit à neuf ans. Combien de fois durant ce temps-là le Gouvernement a-t-il été obligé de forclore et de prendre des fermes hypothéquées?

L'hon. M. DUNNING: Je ne peux répondre à cette question au pied levé, mais ce renseignement se trouve dans ce rapport. Naturellement, ce n'est pas le Gouvernement mais la commission qui prend possession des fermes. Le rôle de la commission, quant à cela, est précisément celui d'une société de prêts hypothécaires.

M. CAHAN: Pratiquement, la commission c'est le Gouvernement.

L'hon. M. DUNNING: Pas du point de vue affaires, car les avances du Gouvernement à la commission doivent être acquittées tout comme si celle-ci était une société de prêts sur hypothèques. Naturellement, dix millions d'opérations ne se font pas sans saisies, et la commission tient un compte d'immeubles au sujet duquel elle alloue une certaine réserve en cas de perte, exactement encore comme une société de prêts hypothécaires. Je n'ai pas le rapport de la commission sous les yeux. Elle a saisi un certain nombre de fermes, mais généralement c'étaient des cas d'abandon. De l'aveu général, ces huit à neuf années d'expérience ont été pour ces systèmes au Manitoba et dans la Saskatchewan, comme pour les sociétés de prêts, les pires que l'Ouest canadien ait traversées. Nous espérons avoir vu le plus creux qu'il soit possible de prévoir.

M. CAHAN: Ces renseignements doivent se trouver dans quelques ministères, et je prierais le ministre d'en faire bénéficier non seulement le comité, mais la population en général. Le pays suit ce projet de loi avec intérêt. Mon expérience me défend naturellement d'établir la distinction que fait mon honorable ami entre une commission nommée par le Gouvernement et comptable à lui, et le Gouvernement même. Pour moi, une commission semblable est simplement un moyen d'action pour le Gouvernement. En outre, sans présager malheur, il ne me semble pas douteux que d'ici à dix ans, la production du grain traversera des jours aussi pénibles que ceux de la déflation de ces dernières années. C'est une chose qu'il faut prévoir pour établir ce système sur une base solide, ce qui est essentiel, puisque le Gouvernement crée ici des obligations que les sociétés de prêts pourront accepter en garantie, d'un bout à l'autre du Canada.

[M. Cahan.]

L'hon. M. DUNNING: Ceci est matière à opinion naturellement, mais me fondant sur ces derniers, huit, neuf et dix ans, je puis dire que ce système, bien administré, résistera à dix autres années semblables. C'est-à-dire qu'il est assez bien assis pour faire face aux conditions mentionnées par mon honorable ami. Je me ferai un plaisir d'apporter à la reprise de la séance ce soir, les renseignements portant sur les saisies dans le Manitoba et la Saskatchewan.

M. CAHAN: Ces renseignements devraient être consignés au hansard afin que la Chambre et le pays soient au fait, car bien que je connaisse l'honorable ministre pour un homme pratique, je préfère en juger par moi-même.

M. COOTE: Tout en obtenant cette information relative aux pertes éprouvées par ces deux entreprises provinciales, l'honorable ministre pourrait s'informer aussi des pertes subies par les sociétés hypothécaires et les compagnies de prêts dans l'Ouest canadien. La comparaison entre les pertes éprouvées par les entreprises privées et celles des entreprises en régie publique de même nature devrait être intéressante.

L'hon. M. DUNNING: Je me procurerai ce renseignement avec plaisir.

L'hon. M. ROGERS: Ce projet de loi a-t-il été soumis aux compagnies financières?

L'hon. M. DUNNING: Depuis son dépôt toutes l'ont vu.

L'hon. M. ROGERS: L'ont-elles approuvé?

L'hon. M. DUNNING: Je ne le leur ai pas demandé.

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

Reprise de la séance

M. le PRESIDENT: Lorsque le comité a levé sa séance à six heures, nous discutions l'article 5 du bill 148.

M. NEILL: Je désirerais savoir quelle est la nécessité d'exempter cette commission de l'intérêt durant les trois premières années. En trois ans l'intérêt sur 5 millions à 5 p. 100 se montera à environ $750,000, et si cette commission doit se maintenir par elle-même elle n'a certainement pas besoin de cette exemption.

L'hon. M. DUNNING: Le ministre, je le sais, a assez bien examiné la nécessité de fournir une garantie additionnelle pour les obligations dans l'établissement du capital de l'institution. J'ai ici une note qui montre

qu'en vertu du projet américain, le gouvernement fédéral a avancé à chaque banque un capital initial de $750,000; que les emprunteurs ont souscrit jusqu'à concurrence de 5 p. 100 sur leurs emprunts et sont devenus responsables, en cas de nécessité, à la cotisation d'un autre 5 p. 100. Mais il ne faut pas oublier qu'aux Etats-Unis les obligations sont exemptes de tout impôt, ce que nous ne faisons pas dans ce projet de loi. Ce n'est pas notre intention que le ministre des Finances souscrive immédiatement les 5 millions, mais seulement lorsque ce sera nécessaire.

M. GARLAND (Bow-River): Et peut-être pas du tout.

L'hon. M. DUNNING: Peut-être pas du tout, mais ce n'est pas probable. A mesure que les provinces participeront au projet nous nous attendons à ce que le capital autorisé à être souscrit par le Dominion soit payé par le ministre quand il le faudra.

M. GARLAND (Bow-River): Mais n'est-il pas vrai que tout le projet peut être mis en vigueur sans que l'on ait besoin des 5 millions en entier?

L'hon. M. DUNNING: Naturellement, il est possible que nous ne payions jamais la somme totale des 5 millions. L'émission des obligations peut être assez heureuse pour répondre aux fins de la commission du crédit agricole sans qu'il soit nécessaire de tirer sur aucune partie importante de ce montant.

L'hon. M. ROGERS: Je considère cette exemption d'intérêt durant trois ans comme un principe fort peu sage dès le début. Ainsi que je me l'explique, ce projet de crédit agricole est adopté dans le but de procurer de l'argent à un intérêt peu élevé à ceux qui ont besoin de faire des emprunts sur leurs fermes. Si nous commençons sur la base d'un principe dangereux, différent de celui de n'importe quelle autre compagnie d'affaires du pays, nous nous exposons à des ennuis interminables. Si nous exemptons ce montant de l'intérêt durant trois ans, tout le reste sera défectueux. Je pense que c'est une grave erreur.

M. NEILL: La rédaction de cet article ne justifie guère les espérances de l'honorable député de Bow-River (M. Garland) parce qu'elle ne prévoit pas l'exonération de l'intérêt seulement dans le cas d'une avance inférieure à 5 millions. Cet article dit:

> Les sommes fournies quand il y a lieu, en vertu du présent article, sont exemptes des charges d'intérêt pendant une période de trois ans.

Supposons que la commission commence avec 2 millions, et qu'avec la participation d'une autre province, elle demande un autre million, les 5 millions finiront par être englobés. Je suis de l'avis du ministre qui dit qu'il faut débuter sur une base financière solide, mais la somme de 750,000 dollars est trop considérable. La commission commencera avec cette somme, et après quelque temps dira: "Nous allons bien, nous payons notre intérêt au Gouvernement." Oui, durant les trois premières années, ce sera facile, parce qu'il n'y aura aucun intérêt à acquitter. Il est possible que cela comprenne les trois ou quatre années suivantes, parce que la commission aura débuté de cette manière. Elle sera peut-être même tentée de réduire le taux d'intérêt sur les hypothèques parce qu'elle ira si bien, mais qu'elle n'oublie pas qu'elle n'aura pas $750,000 à tous les trois ans. Elle peut être portée à être trop optimiste et se placer dans une situation précaire, ce que le ministre veut éviter.

L'hon. M. DUNNING: Le ministre des Finances a examiné ce sujet au point de vue de donner un montant définitif pour des fins d'organisation plutôt que selon la méthode prévue dans le bill. Il a trouvé qu'il serait fait face plus facilement aux dépenses de l'organisation de cette manière, parce que, en vertu de ce projet, il ne serait pris que ce qui est nécessaire. La libération de l'intérêt constituera toute l'assistance que la commission est en droit d'attendre de l'Etat et, en vertu de ce principe, l'assistance sera absolument et en tout temps proportionnée au développement des affaires. C'est la manière de voir du ministre en décidant d'adopter cette méthode plutôt que le système en vigueur aux Etats-Unis et par lequel le Gouvernement a avancé $750,000 à chaque banque.

M. CAHAN: En ce qui regarde cette première disposition qui limite à 5 millions ce que l'on est convenu d'appeler le capital initial, les sommes avancées de temps à autre seront exemptes des charges et intérêt pour une durée de trois ans. On n'aura pas besoin de fonds si ce n'est pour faire un prêt. Si, au cours de la première année, on consent à faire des prêts jusqu'à concurrence d'un million, les fonds ne sauraient provenir d'autres sources que de ce capital initial, du montant supplémentaire de 5 p. 100 avancé par l'Etat, plus 5 p. 100 retenu sur chaque prêt. Il est donc impossible que les sommes prêtées atteignent jamais le chiffre de 5 millions, sauf dans le cas où 90 p. 100 des fonds prêtés seraient avancés par le trésor fédéral. La situation est parfaitement claire, suivant moi. Deplus, au fur et à mesure que des prêts seront consentis les inté-

rêts sur ces prêts hypothécaires s'accumuleront suffisamment pour acquitter l'intérêt sur les sommes avancées par le gouvernement fédéral, plus les frais administratifs de la commission. Je ne vois donc pas de raison satisfaisante pour que l'intérêt ne soit pas exigé dès le début sur les avances faites par le trésor fédéral. D'autre part, les charges d'intérêt ne sont exigibles ni sur les 5 p. 100 avancés par le trésor fédéral, ni sur les 5 p. 100 avancés par les provinces pas plus du reste que sur les 5 p. 100 soustraits de la somme prêtée à un particulier. L'intérêt sur ces différentes contributions de 5 p. 100 sera acquitté sous forme de dividendes, provenant d'une gestion profitable des fonds par la commission. En ce qui regarde le reliquat de 85 p. 100 des autres sommes avancées par le trésor fédéral, je ne vois pas pour quelle raison l'intérêt ne commencerait pas à courir du jour où les avances sont faites, car les sommes ne seront déboursées que le jour où l'on consentira à faire des prêts pour le même montant à des particuliers.

De plus, pour quelle raison irions-nous exempter ces sommes de toutes charges d'intérêt pendant une période de trois ans afin de payer les dépenses d'organisation? Prêtez vos fonds au taux d'intérêt le plus bas possible, si vous le désirez; cependant, on devrait faire en sorte qu'il soit suffisamment élevé pour acquitter toutes les charges d'intérêt, plus les frais d'administration. Quand bien même il serait nécessaire de répartir les frais d'organisation sur une période de cinq ou dix ans, si vous le voulez, il serait désirable que ces frais fussent remboursés à l'Etat par l'intermédiaire de la commission. Je déclare donc que c'est là une méthode irrégulière d'acquitter les frais d'organisation que d'acquitter de toutes charges d'intérêt pour une durée de trois ans, les sommes avancées par le gouvernement fédéral jusqu'à concurrence de 5 millions mais pas plus. C'est là une subvention directe qui ne sera jamais remboursée à l'Etat, bien que vous établissiez cette commission en concurrence avec toutes les compagnies de prêts et placements du pays. Pour quelle raison iriez-vous accentuer la compétition qui sera faite aux compagnies de prêts canadiennes, en avançant à la commission ses frais d'organisation jusqu'à concurrence de $750,000; le trésor fédéral ne sera jamais remboursé, tandis que toutes les compagnies de prêts et placements du pays en compétition avec la commission, sont tenues d'acquitter leurs propres frais d'organisation et de les répartir sur une période de plusieurs années?

M. BURY: Si le ministre n'a pas l'intention de répondre aux observations de mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan), je désire appeler son attention sur certaines dispositions de l'article 5, pour demander des explications. Au commencement de la page 3, on déclare que le remboursement des sommes ainsi fournies par l'Etat s'opère quand il y a lieu sur les recettes de la commission. Devons-nous comprendre que l'on entend désigner par là l'intérêt à acquitter sur les prêts ou les remboursements faits à compte du capital? Si c'est la dernière interprétation qui est la bonne, vous n'avez pas le droit de désigner ces sommes sous le nom de recettes. Les seuls fonds encaissés par la commission qu'il lui soit possible de désigner sous le nom de recettes, en donnant à ce mot son acception la plus large, ce ne sont pas les remboursements des sommes prêtées par elle, mais bien les intérêts acquittés, en sus des sommes, à compte du capital que la commission a avancées et déduction faite de tous les frais subis. J'attire l'attention du comité sur ce fait, car, si vous examinez l'alinéa (*a*) du paragraphe 2, vous constatez que le gouvernement fédéral doit souscrire 5 p. 100 du prêt à compte du capital. Et l'article continue:

> Afin que le montant total souscrit en vertu du présent alinéa soit toujours, autant que faire se peut, égal à 5 p. 100 du total des prêts jusqu'alors consentis et non entièrement remboursés.

Je suppose que cela veut dire aux yeux de la loi, 5 p. 100 du reliquat impayé des prêts qui n'ont pas été entièrement remboursés. Le texte ne le dit pas en toutes lettres, mais je suppose que c'est là ce que l'on a voulu dire. Or, cela étant, la somme représentée par les 5 p. 100 qui appartiennent à l'Etat subit une diminution constante au fur et à mesure que le capital est remboursé; voilà donc pourquoi je suppose que le mot "recettes" désigne plus que les charges d'intérêt; il doit comprendre aussi les remboursements à compte du capital. Voilà une chose qui m'a frappé comme inconséquente et très difficile à expliquer, mais si le ministre veut dire que les recettes sont des remboursements au compte du capital, on peut l'expliquer.

L'hon. M. DUNNING: Cette disposition a pour but le rachat du capital initial. Il est évident que les remboursements de principal ne peuvent être regardés comme rachat du capital initial parce qu'on en aura besoin pour racheter l'autre capital destiné aux prêts.

Je pourrais dire ici au sujet de l'autre point soulevé par l'honorabble député de Saint-Laurent-Saint-Georges que nous devons toujours nous rappeler le fait que nous cherchons à créer une garantie qui, comme placement, justifiera la confiance du public. Cette garan-

tie consiste tout d'abord en hypothèques réunies sur la ferme; secondement, en un placement par les provinces, le Dominion et les emprunteurs de 15 p. 100 du total des obligations,—marge de sécurité jusqu'à ce montant, et en outre, de la disposition qui supprime les intérêts sur les premiers 5 millions de capital initial. C'est une raison de plus pour observer cette méthode plutôt que de fournir une somme par octroi direct de façon à permettre l'organisation de l'institution. Il lui faut des fonds pour s'organiser et nous devons donc créer une sorte de garantie facile à placer sur le marché au meilleur taux d'intérêt afin que le projet fonctionne.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'aimerais que le ministre nous explique qui a la préférence sous le régime de ce projet: le Gouvernement pour le remboursement de ses 5 millions, ou les porteurs d'obligations? Si le Gouvernement a la préférence je puis comprendre le point en ce qui regarde l'intérêt. D'un autre côté, si les porteurs d'obligations ont la préférence, on n'a pas autant raison.

L'hon. M. DUNNING: Si mon honorable ami veut lire soigneusement l'article 5 ce point lui paraîtra plus clair. On lit en haut de la page 3:

Le remboursement des sommes ainsi fournies...

Il s'agit du capital initial fourni par le Gouvernement.

. . . s'opère quand il y a lieu sur les recettes de la commission. Mais avant qu'un tel projet de remboursement soit exécuté, le fonds de réserve de la commission, institué par l'article neuf de la présente loi, doit être au moins égal au total des remboursements, y compris le versement alors projeté.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami veut-il me dire ce que cela signifie? Disons qu'il va nous l'expliquer dans son style familier de l'Ouest. Qu'est-ce que cela veut dire?

L'hon. M. DUNNING: Je ne puis améliorer le texte tel qu'il est rédigé.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors, mon honorable ami ne comprend pas. J'ai posé une question simple et directe et je veux avoir la réponse. Quelle est la première garantie? C'est là une chose vitale pour la fondation de tout le projet. Quelle est la première garantie; la réclamation du Gouvernement ou celle des porteurs d'obligations?

L'hon. M. DUNNING: Celle des porteurs d'obligations, sans aucun doute. Mon honorable ami sait cela aussi bien que moi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Enfin, nous avons la réponse. Si les porteurs d'obligations ont le premier droit, il leur est absolument indifférent qu'on demande ou non un intérêt pendant ces trois anées, parce qu'ils ont priorité sur le Gouvernement non seulement au point de vue des intérêts, mais aussi relativement au capital. Dans ce cas, la réponse du ministre n'en est pas une. Le ministre comprend certainement que si les propriétaires d'obligations vont au Gouvernement, non seulement pour l'intérêt, mais aussi pour le capital, leur garantie n'est nullement améliorée parce qu'on leur donne trois ans d'intérêt. Leur garantie est absolue pour tout le temps, non seulement au point de vue intérêt, mais aussi au point de vue capital.

M. CAHAN: Je trouve cette objection bien motivée, sir Henry.

L'hon. M. DUNNING: Et que proposez-vous en conséquence?

M. CAHAN: C'est ce que je vous demande. A votre titre de représentant du Gouvernement je vous demande: que vous proposez-vous de faire? Je tente de discuter la question sérieusement, parce qu'il ne suffit pas d'imposer l'adoption du projet au moyen d'une majorité.

L'hon. M. DUNNING: Je suis peiné de voir que mon honorable ami m'ait mal compris. Je ne voulais pas dire ce qu'il suggère Voici ce que j'entendais: qu'est-ce que mon honorable ami pourrait suggérer pour remplacer cette disposition et pour résoudre le problème d'organiser l'institution et de la mettre en œuvre?

M. CAHAN: En ce qui regarde la mise en œuvre, je prétends que le Gouvernement peut estimer, à quelques mille dollars près, les frais de mise en œuvre. Cette dépense devrait être regardée comme dépense initiale et la commission devra la rembourser plus tard, sur les recettes. On peut la rembourser au cours d'une période de tant d'années, si vous le désirez, mais elle constitue une partie du coût réel des avances consenties individuellement aux cultivateurs et on ne devrait pas la rembourser par un crédit spécial, pas plus qu'en supprimant les intérêts durant une période de trois ans. En outre,—aussi bien en parler maintenant, car cela se rapporte à cette disposition-ci,—les obligations en cours constituent les valeurs initiales; elles sont garanties, si je comprends bien, d'abord par le capital de 5 millions fourni par le gouvernement fédéral, puis par le 5 p. 100 des prêts en cours fourni par la province et enfin par le 5 p. 100 des prêts en cours fourni par les emprunteurs.

M. GARLAND (Bow-River): Il y a autre chose.

M. CAHAN: Quoi donc?

M. GARLAND (Bow-River): La valeur même du terrain.

M. CAHAN: C'est bien peu. (*Exclamations.*) J'en parlerai dans un instant. Je me fonde sur ce qui est arrivé à des sociétés de prêt et à d'autres dans le Nord-Ouest, surtout à cause des lois qu'on applique là-bas relativement à la priorité de certaines créances sur les hypothèques. Donc, il faut que le Gouvernement ait une garantie pour les avances qu'il fait: d'abord les 5 millions, ensuite le 5 p. 100 des prêts effectivement consentis. Pour cela, le Gouvernement n'a que la garantie des hypothèques dues, et, d'après les dispositions de ce projet de loi, l'hypothèque du Gouvernement n'a pas la priorité. Je ne prétends pas connaître à fond la législation municipale ou provinciale de la Saskatchewan ni de l'Alberta mais, d'après ce qu'on dit, tout le monde sait que dans ces provinces certaines créances ont la priorité sur les hypothèques, que celles-ci appartiennent à la commission projetée, à une société de prêt ou à un particulier. J'ai préparé la liste de quelques cas relatifs à des prêts dans l'Alberta qui m'ont été rapportés et que je crois être vrais. En voici un: il s'agit d'un prêt à un cultivateur qui était primitivement de $700. Le cultivateur ne pouvant payer l'intérêt, la dette s'éleva à $808. Lorsqu'arriva le moment de prendre des poursuites, on s'aperçut que la ferme en question était grevée d'autres créances privilégiées, telles que taxes municipales, taxes provinciales, privilèges du constructeur, etc., s'élevant à $1,330 et quand vint le moment de vendre la propriété, la compagnie qui avait fait le prêt fut obligée de payer toutes ces créances avant de pouvoir toucher un sou des 700 dollars de principal ou des 108 dollars d'intérêts.

L'hon. M. DUNNING: Si mon honorable collègue veut bien me le permettre, je pense que cela faciliterait le débat s'il voulait bien réserver ces observations jusqu'à ce que nous abordions l'article qui s'y rapporte directement, c'est-à-dire l'article 7.

M. CAHAN: Très bien, mais cela démontre, comme je le disais, qu'en vertu de ce projet-ci, les obligations viennent en premier lieu. Elles ont pour garantie la première avance du trésor fédéral qui est de 5 millions, puis le 5 p. 100 de tous les prêts en cours souscrit par le Gouvernement sous forme de capital, ensuite le 5 p. 100 souscrit par la province et enfin le 5 p. 100 fourni par l'emprunteur. Sous ce rapport les obligations sont mieux garanties que ne le sont les avances du Gouvernement. Nos honorables collègues d'en face rient quand je dis que le Gouvernement n'a pour ainsi dire aucune garantie autre que celle fournie par l'hypothèque initiale.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai pas ri.

M. CAHAN: Je croyais que ma remarque avait amusé l'honorable ministre.

L'hon. M. DUNNING: Non c'est une autre chose qui m'amusait à ce moment-là, mais pas la remarque de l'honorable député.

M. CAHAN: Alors nous nous comprenons.

L'hon. M. DUNNING: Non, je ne le pense pas.

M. CAHAN: J'étais en train de démontrer que la garantie du cultivateur avait peu de valeur dans un cas de saisie pour paiement d'hypothèque d'après les lois de l'Alberta, à cause de la priorité de certaines autres créances. Je me contenterai pour le moment de dire qu'il faudrait faire en sorte de donner au Gouvernement une garantie solide relativement à ces créances privilégiées, qui, souvent, absorbent tout le montant du prêt primitif. Je discuterai l'autre point lorsque nous aborderons l'article qui y a trait.

M. NEILL: On semble envisager la chose de deux points de vue différents. Je suis absolument d'avis avec le ministre qu'il convient de bien convaincre les acheteurs de ces obligations de leur valeur. Autrement tout le projet tombera à l'eau parce que les prix qu'offriront les souscripteurs rendront les emprunts trop onéreux. Je trouve qu'il serait bien préférable de faire garantir carrément ces obligations par le gouvernement fédéral. C'est chose que reconnaîtrait même le dernier ou le moins intelligent de nos citoyens. Ils sauraient ainsi ce qu'ils font. Mais lorsque vous leur dites que ces obligations seront garanties par la commission, qui obtient ses fonds sans intérêt pendant une période de trios années, cela n'ajoute rien à la garantie sauf d'une façon bien provisoire, étant donné qu'à l'expiration des trois années, la commission en assume de nouveau la pleine responsabilité et elle n'offre pas la garantie permanente que comporteraient des obligations garanties par l'Etat. L'autre point de vue exposé par le ministre portait sur la nécessité d'assurer à la commission les frais d'organisations afin de commencer ses opérations. Le ministre lui-même a donné à entendre qu'il y avait un meilleur moyen, soit le versement d'une somme fixe pour les opérations initiales. Je suis d'opinion que la méthode prévue par le bill constituera presque un abus parce que, pendant les trois premières années de son existence, la commission roulera pour ainsi

dire sur l'or, et cela va sans dire, nous ne nous dissimulons pas les obligations et les ennuis inévitables qui surviennent lorsqu'un gouvernement entreprned l'application d'un régime de prêts. On se demande quel est le moyen d'y remédier. A mes yeux le remède est tout désigné; je proposerais soit un crédit direct pour les frais d'organisation et aucune exemption d'intérêt ou la limitation de cette dernière à deux ans au lieu de trois ans. Il ne faut pas perdre le sens des porportions. Il s'agit ici d'un débours de 5 millions et il est question de trois quarts de millions pour les frais d'organisation. Cette proportion me paraît être déraisonnable pour une entreprise de cette nature. Cela correspondrait à faire une dépense de $750 en vue d'effectuer un placement du même genre au montant de $5,000. Je suis d'avis qu'il suffirait de comprimer ce chiffre à un demi-million. Ce montant suffirait amplement aux frais d'organisation et ferait disparaître toutes les autres objections que l'on a soulevées.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En principe, je partage en grande partie l'avis exprimé par mon honorable ami de Comox-Alberni. En réalité, il n'y a pas de frais d'organisation dans le sens ordinaire de ce terme. Règle générale, les frais d'organisation représentent ce que coûte la vente des actions et ainsi de suite, ainsi que les frais qu'entraîne le maintien du fonds de roulement avant de commencer à faire des affaires. Dans le cas qui nous occupe la vente des actions ou les prêts d'argent n'offrent aucune difficulté et il ne résulterait aucune perte au point de vue des fonds en caisse, vu que l'on s'en servira au besoin. Mais ce n'est pas là le véritable motif. Le ministre nous l'a fait connaître lorsqu'il a dit: "Nous voulons que les gens sachent qu'ils font un achat avantageux." Je me permets la paraphrase en reproduisant ses paroles. Et il ajoutait: "Nous les exemptons du service de l'intérêt pendant trois années." Mais l'objet que vise le ministre et son raisonnement ne tiennent plus lorsqu'il avoue franchement une chose à laquelle il n'a jamais dû songer au moment où il a inséré cette disposition, savoir que, selon qu'il entend la chose maintenant, les obligations ont la priorité sur l'ensemble des cinq millions.

L'hon. M. DUNNING: C'est entendu.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et ainsi, ils se trouvent à gagner l'intérêt indéfiniment. Par conséquent, d'après cette explication, il ne saurait exister de raison pour cette exemption. Il vaut toujours mieux s'exprimer avec le plus de clarté possible. Pourquoi ne pas insérer dans le bill une clause portant que les obligataires passent avant le gouvernement et qu'ils ont la priorité sur ce dernier non seulement pendant les trois ans, mais relativement à l'ensemble du capital et des intérêts. Nous aurions de cette façon une garantie de tout premier ordre au point de vue de l'obligataire. Si je ne me trompe, les frais que cela entraînerait pour le trésor se monteraient à bien peu de chose.

M. CAHAN: Pourquoi ne pas aller plus loin, et garantir directement les obligations? Il vaut autant admettre dès maintenant qu'en dernier ressort aucun gouvernement existant, ni un gouvernement qui lui succéderait, ne laisserait ces obligations en souffrance, peu importe ce qu'il en coûterait. Le Parlement du pays crée la commission. Le Gouvernement s'engage à lui avancer des fonds, et plus que cela, il décrète, d'après cette mesure législative, que par tout le Dominion les compagnies de fiducie peuvent acquérir ces obligations à titre de placements. Un gouvernement qui prend sur lui de créer cette commission en vertu d'une loi adoptée par cette Chambre et qui autorise les compagnies fiduciaires à consacrer leurs fonds à l'achat des valeurs de cette commission n'oserait pas dans la suite laisser tomber ces obligations en souffrance. Dans l'état actuel des choses, les obligations portent intérêt à 5 p. 100. Avec la garantie de l'Etat les mêmes obligations portant un intérêt de 4½ p. 100 devraient se vendre au pair.

Si vous voulez procurer de l'argent à bas intérêt aux cultivateurs de l'Ouest,—on insiste un peu trop sur le désir que l'on a de fournir de l'argent à bon marché aux cultivateurs,—pourquoi ne pas garantir les bons à 4½ p. 100, afin d'être sûr qu'ils seront placés au-dessous du taux d'intérêt garanti et de procurer ainsi de l'argent aux cultivateurs à meilleur compte? Ni ce Gouvernement, ni ceux qui lui succèderont, durant l'existence de cette commission, quel que soit le nombre de faillites qui auront lieu, n'oseront laisser tomber les bons entre les mains de syndics, puisque ces bons représentent dans le pays des placements de tout repos. C'est un camouflage d'un bout à l'autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien le cultivateur aurait-t-il à payer d'intérêt, d'après l'avis du ministre? J'ai lu les dispositions du projet. Peut-être emprunterai-je moi-même!

L'hon. M. DUNNING: Cette question relève d'un autre article.

Le très hon. MEIGHEN: Non, c'est une question qui regarde la loi tout entière.

L'hon. M. DUNNING: Le paragraphe 5 de l'article 7 dispose ce qui suit:

Le taux d'intérêt sur les prêts consentis en vertu de la présente loi doit être un taux supérieur à celui que rapportent les dernières séries d'obligations de prêt agricole lors de leur émission par la commission; il doit suffire, au jugement de la commission, à couvrir les frais des opérations et à procurer les réserves nécessaires en cas de pertes. S'il n'y a pas eu d'obligations d'émises, le taux doit être celui, qui, au jugement de la commission, sera versé sur les obligations de prêt agricole lorsqu'elles seront émises, ce taux étant augmenté de manière à faire face aux frais et aux réserves susdits.

Ce paragraphe, qui se rapporte à la question du très honorable membre, viendra en délibération. Vous voulez connaître mon avis sur la question de l'intérêt.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. DUNNING: Il n'est pas facile de le savoir d'avance, je le dis franchement, Tout dépendra des sûretés qu'on pourra faire agréer par les porteurs des bons. Au sujet des opérations de crédit conduites par certaines provinces, j'ai déclaré cet après-midi que dans la Saskatchewan on exige 6½ p. 100 des emprunteurs, au Manitoba l'intérêt est aussi au taux de 6½ p. 100, plus 1 p. 100 ou d'avantage pour l'amortissement. Mon avis est que dans l'application de la loi les emprunts pourront se faire au même taux. Cette opinion est fondée sur l'expérience acquise.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On devrait pouvoir faire mieux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a été plus ou moins franc en nous faisant cette estimation; en disant qu'il était difficile de la donner, il a fait preuve de plus de prudence que de franchise.

L'hon. M. DUNNING: Je préfère encore la prudence.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je remarque que le taux des bons est prévu à 5 pour 100. Le ministre doit renoncer à l'espoir d'obtenir un meilleur taux, si les bons sont émis aux conditions inscrites dans le projet, car si je connais bien l'état du marché monétaire, 4 p. 100 est un taux pas mal bas. Le cultivateur devra payer le surplus pour couvrir les frais de la commission. Cela ne pourrait monter à une grosse somme, bien que je ne connaisse pas encore la composition de la commission, mais je pourrais deviner assez juste.

L'hon. M. DUNNING: Notre collègue se trompe. La loi ne fixe nulle part le taux de l'intérêt sur les bons à 5 p. 100.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais, mais le ministre dira avec moi qu'une émission de cette nature ne pourra pas être placée au pair en ce moment, si le taux est inférieur à 5 p. 100. Ce serait un beau succès si le ministre parvenait à les placer à ce taux, mais je n'espère pas qu'il le fasse. Toutefois je ne me donne pas comme expert dans les questions de finance.

Le cultivateur devra payer un taux suffisant pour couvrir les frais de la commission. Cela dépend beaucoup de la composition de celle-ci et de sa méthode de gestion. L'emprunteur devra payer encore en prévision des pertes causées par ceux devenus incapables de s'acquitter. Si les pertes sont à peu près comme on l'a constaté dans le Manitoba, le ministre peut très bien les apprécier, et s'il ne le fait pas, c'est par pure prudence. Si les pertes sont dans les mêmes proportions qu'elles sont actuellement au Manitoba, il faudra ajouter plus de 3 p. 100.

L'hon. M. DUNNING: Trois pour cent, sous qu'elle forme?

Le très hon. M. MEIGHEN: Trois pour cent d'intérêt, à part les 5 p. 100, dus aux porteurs. Le taux des pertes au Manitoba est très fort, quoiqu'on ne sache pas toujours à quel moment il faut constater la perte. Si vous prenez la ferme, vous en inscrirez la valeur dans vos livres, calculée au montant du prêt avec les frais et les intérêts courus.

M. FORKE: Le très honorable député parle-t-il du projet de prêts sur les fermes?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. Je ne parle pas du tout des crédits ruraux; je parle du projet de prêt agricole parce que je me suis renseigné à fond là-dessus. Il y a assez de pertes aujourd'hui,—bien qu'elles puissent ne pas paraître sur les livres,—à tel point même que si les cultivateurs étaient invités à payer des intérêts plus élevés pour les fonds nécessaires à combler ces pertes, ils solderaient cette obligation pour en contracter une autre. Supposons, toutefois, que le présent projet ait l'excellence incomparable du régime que le ministre lui-même a institué dans la Saskatchewan...

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai pas dit cela.

Le très honorable M. MEIGHEN: ...il faudra ajouter un montant considérable au 5 p. 100 pour combler les pertes. En outre il faudra un fonds de réserve allant jusqu'à concurrence de 25 p. 100 des avances non remboursées, et lorsqu'on aura atteint ce 25 p. 100, 10 p. 100 de toutes les recettes devront être versées à ce fonds. Le cultivateur devra payer assez, en sus du 5 p. 100, pour défrayer l'administration et sa part des pertes et pour maintenir le fonds de réserve. Je ne

sais à quel taux nous sommes arrivés maintenant, mais je garantis à quiconque se propose d'emprunter que l'intérêt est certainement de 6½ p. 100. Mais ce n'est pas assez. Ces actions qui seront émises devront rapporter un dividende. Il est délivré à l'emprunteur des parts équivalentes à 5 p. 100 de ce qu'il emprunte; le gouvernement aussi reçoit 5 p. 100 en parts. Le gouvernement fédéral souscrit 5 p. 100 de tous les fonds avancés; les provinces aussi souscrivent 5 p. 100 de tous les fonds avancés, et tout ceci devra rapporter un dividende. Cela est si vrai que le Gouvernement compte,—à preuve le dernier paragraphe de l'article 9,—qu'avec le temps les dividendes accumulés sur les parts du cultivateur rembourseront tous les prêts.

L'hon. M. DUNNING: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. Lisez le dernier paragraphe. Moi aussi, j'aime à faire des rêves comme celui-là. Le ministre fait insérer dans le bill une disposition portant que lorsque les dividendes accumulés sur les parts détenues par le cultivateur auront payé tout l'emprunt, le cultivateur devra céder ces parts. Cela le cultivateur le fera volontiers.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami sait que pareille interprétation du paragraphe 4 de l'article 9 n'est pas juste.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que dit le texte. Le ministre pourra peut-être lui donner une autre interprétation quand il y arrivera.

L'hon. M. DUNNING: La discussion serait plus facile si nous pouvions étudier le bill clause par clause.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le tout se tient; on ne saurait convenablement séparer les différentes clauses pour discuter un bill de ce genre. Le ministre dit que le taux payé par le cultivateur devra couvrir, premièrement, l'intérêt, estimé à 5 p. 100, que l'obligation devra porter; deuxièmement, les frais d'administration; troisièmement, les pertes; quatrièmement, le fonds de réserve et cinquièmement un certain bénéfice sur les parts Est-ce bien cela?

L'hon. M. DUNNING: J'aimerais mieux résumer la situation moi-même.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi le ministre préférerait-il d'autres mots à ceux-là?

L'hon. M. DUNNING: Parce qu'ils ne sont pas justes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sais ce qu'on peut leur reprocher. Je n'en suis pas à la fin encore, parce que le ministre escompte le remboursement de toute cette somme de cinq millions de dollars. Et cela vient après les cinq charges que j'ai énumérées. Quel taux d'intérêt faudra-t-il exiger pour faire face à toutes ces responsabilités?

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami a demandé mon opinion. Je me demande s'il serait aussi franc et si, à la suite de cette énumération prodigieuse, il nous dira quel taux d'intérêt il faudrait exiger, selon lui?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il serait tellement élevé que je ne voudrais pas être responsable d'un pareil fardeau.

M. LUCAS: Le ministre a-t-il des objections à ce que le Gouvernement se porte garant de ces obligations contingentes, et s'il en a quelles sont-elles?

L'hon. M. DUNNING: Ce n'est pas chose facile de prendre le bill d'un autre ministre et de l'expliquer aussi bien que l'aurait fait le parrain qui l'a étudié depuis si longtemps. Mais tout le monde m'a témoigné tant d'indulgence que je vais m'efforcer de répondre à la question de l'honorable représentant de Camrose qui veut savoir pourquoi il ne serait pas préférable de faire garantir ces obligations par le gouvernement fédéral. Tout d'abord, aux termes du présent projet, toute province désireuse de coopérer est tenue d'assumer une part de responsabilité; mais advenant une garantie par le gouvernement fédéral, il ne pourrait pas y avoir de responsabilité provinciale. Une autre chose, c'est que même nous, au Canada, pouvons tirer profit de l'expérience des autres pays qui ont tenté une mesure semblable, et nous voyons qu'il est possible pour l'aide gouvernementale de fixer, au début, une forme de garantie et d'adopter un système de prêts agricoles à long terme sans encourir aucune responsabilité contingente de la part du Gouvernement relativement aux obligations qui ne portent pas la garantie de l'Etat. Le système de prêt agricole des Etats-Unis a été cité à plusieurs reprises Mon honorable ami en a parlé dans un discours très habile qu'il prononçait sur le sujet il n'y a pas très longtemps; l'honorable représentant de Vancouver-Centre (M. Stevens) en a aussi parlé. Quelles sont les conditions dans ce pays relativement à la garantie? Le gouvernement fédéral a avancé $750,000 à chaque banque fédérale de crédit agricole sur lesquels il ne retire aucun intérêt. Cete somme reste dans les banques fédérales de crédit agricole sans porter d'intérêt sous le système américain.

M. LUCAS: Avec cette méthode, on a pu accorder un taux très modéré d'intérêt aux cultivateurs.

L'hon. M. DUNNING: Non; la raison pour laquelle les cultivateurs obtiennent un taux minimum d'intérêt, c'est que les obligations sont exempts de l'impôt sur le revenu et, lorsque l'on obtient un taux peu élevé d'intérêt sur les obligations, on peut en faire bénéficier les cultivateurs. Parlant à titre de cultivateur, cependant, je ne crois pas que la population rurale en général désire obtenir le crédit à bon marché au moyen de valeurs non imposables; et le principe n'est pas juste, à mon sens. Avec le système américain le crédit est à bon marché parce que les obligations ne sont pas imposables.

Relativement à la thèse que le chef de l'opposition (M. Meighen) a avancée, et qui veut que les dépenses soient payées avec les intérêts, il est évident que tous les frais de gestion d'un système de prêts sur hypothèques doivent être payés avec les intérêts.

M. CAHAN: Sauf un, l'impôt sur le revenu.

L'hon. M. DUNNING: Oui, il y a celui-là; et il y a avantage sous ce rapport. L'expérience des organisations actuelles nous sert de guide sous ce rapport et bien que je n'aie pas l'intention de vanter le système de la Saskatchewan, il n'est que naturel que je le mentionne fréquemment puisque j'en ai été l'instigateur. Maintenant, personne ne peut donner des renseignements précis relativement aux pertes en cas de forclusion avec un système hypothécaire qui fonctionne continuellement, pour la bonne raison qu'il existe toujours un compte des terres que l'on met graduellement en liquidation. La proportion des pertes que causent les liquidations est établie de temps à autre et il n'est possible de fixer la perte finale sous ce rapport qu'en étudiant les ventes inscrites au compte des terres. Permettez-moi d'exposer brièvement ce qui s'est passé dans la Saskatchewan relativement à l'intérêt. La province a chargé à la commission le coût du capital y compris toutes les dépenses, et pour arriver à quelque chose de tangible, après une certaine période d'années, on a fixé le taux à 5⅓ pour 100 entre le trésor et la commission comme redevance initiale. Quant aux résultats de ce système, après une période de huit ans, je dirai qu'il ne s'est produit qu'une différence de quelques milliers de dolars entre ce que l'argent a coûté au trésor, tous frais compris, et le taux de 5⅓ pour 100 que l'on a chargé à la commission. Donc, l'estimation initiale est à peu près juste.

La commission charge 6½ pour 100 et l'expérience a prouvé qu'à ce taux, il est possible d'encaisser un profit. Naturellement le gain n'est que dans les livres, car dans ce genre d'affaires, le crédit agricole, tout passe dans l'actif. Cela m'amène naturellement à la question soulevée par mon honorable ami, question très importante dans ce genre d'affaires, aux pertes dues aux forclusions qu'il faut ensuite liquider pour une somme moindre que celle du placement initial de l'institution. Là se trouve, naturellement, le problème. Je prétends qu'il n'est pas juste de supposer, comme l'a fait mon honorable ami, que toutes les terres expropriées après forclusion représentent une perte. En pratique, tel n'est pas la cas. D'après l'expérience des compagnies de prêts, ces pertes représentent un montant insignifiant, tandis que dans le cas de la commission des prêts agricoles, les pertes sont excessivement rares. Et ces pertes n'atteignent jamais la somme du placement initial. De plus, on sait que les compagnies de prêts ont vendu, quelques années après la forclusion, des terres à des prix plus élevés que l'hypothèque. Il y a amélioration considérable sous ce rapport dans l'Ouest canadien aujourd'hui; un agronome me disait au cours des dernières semaines qu'il leur était possible de réduire leur compte des terres. Le fait est qu'il est possible aujourd'hui de vendre à des prix plus élevés qu'autrefois, et de réduire ainsi leur compte des hypothèques à encaisser.

Toutes ces choses naturellement dépendent d'une administration efficace. Le succès de tout projet de ce genre dépend de la bonne administration. On peut avoir une méthode merveilleuse et qui fonctionne comme un charme sur le papier, mais qui, entre les mains d'un incapable, ne produira que des insuccès. D'un autre côté, on peut avoir un système qui ne paraisse pas particulièrement avantageux sur le papier, mais qui, entre les mains d'un homme habile et avec une administration convenable, donnera satisfaction. Nous savons ce qu'ont obtenu les Etats-Unis avec leur méthode de crédits agricoles; nous connaissons aussi l'expérience acquise par les pays européens, encore que ces pays soient dans une situation bien différente de la nôtre; nous savons ce qu'a produit, au Manitoba, l'association des crédits agricoles, dont la méthode ressemble fort à celle que nous proposons actuellement et nous connaissons aussi ce qu'a fait la commision de crédits agricoles de la Saskatchewan. Si je ne me trompe, l'Ontario s'est aussi occupé de ces crédits. Le surintendant des assurances, qui a étudié le sujet à fond, a profité de l'expérience acquise par les compagnies canadiennes de prêts agricoles. Me fiant à tous ces renseignements, je crois que cette méthode donnera satisfaction, si elle est bien administrée et dans des conditions nor-

males, si on impose un taux d'intérêt de 6½ p. 100. Je sais que mes honorables amis du groupe progressiste désireraient un taux moins élevé. Il se peut qu'ils l'obtiennent, mais mon expérience m'a rendu sceptique à cet égard. Si l'on peut obtenir satisfaction du système en imposant un taux d'intérêt plus bas, j'en serai heureux. Mais il me semble qu'il ne serait pas avantageux pour les cultivateurs d'obtenir des crédits à meilleur compte si cela devait faire avorter le projet. Il sera préférable de verser un taux d'intérêt raisonnable, afin que le projet puisse rendre ce qu'on en attend, qu'il puisse répandre ses avantages dans toutes les régions agricoles du Canada pendant plusieurs années, plutôt que de nuire à son succès en ne versant pas un intérêt assez élevé.

M. NICHOLSON: L'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 5 prescrit que chaque province où des prêts sont consentis est requise de souscrire au capital social quand il y a lieu, à mesure que les prêts sont consentis sous le régime de la loi. Le ministre comprend, je suppose, que le Parlement n'a pas le pouvoir de forcer aucune province à accepter ce projet. Dans ce cas, l'article en question rendra tout le plan inopérant, car il ne sera pas possible d'obtenir la coopération d'un seul gouvernement provincial dans une entreprise administrée uniquement par le gouvernement fédéral. Si le ministre lit certaines dispositions du projet de loi, il s'apercevra que l'exécution de la loi est confiée uniquement au gouvernement fédéral.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami voudra bien attendre qu'on en arrive à ces articles avant de les discuter.

M. NICHOLSON: Certaines dispositions permettront aux provinces de dire un mot en ce qui regarde l'exécution de la loi; mais, en dernière analyse, c'est le gouvernement fédéral qui administrera seul l'entreprise. Il existe déjà des systèmes de prêts agricoles en Ontario, au Manitoba, dans la Saskatchewan, dans la Colombie-Anglaise et, en une certaine mesure, dans l'Alberta. Je ne sais pas s'il y en a dans les provinces de l'Est, sauf dans l'Ontario. Si l'on en croit ce que nous avons entendu dire aujourd'hui, la méthode de la Saskatchewan est parfaite.

L'hon. M. DUNNING: Personne ne le prétend.

M. NICHOLSON: Au Manitoba, il existe une méthode double, qui permet les prêts aussi bien à long qu'à court terme. En Alberta, on consent des prêts à courte échéance. En vertu du projet de loi, le plan ne sera réalisé que si les provinces l'acceptent, ce dont je doute fort. Je partage l'avis de mon honorable ami (M. Cahan). Si le Gouvernement veut que le projet réussisse, il devrait indiquer dans la loi ce qu'il se propose de faire en réalité, c'est-à-dire garantir les obligations. Il empruntera à meilleur compte sans doute et, comme l'a noté mon honorable ami, le Gouvernement garantit virtuellement les obligations. Il n'oserait pas agir autrement. Pourquoi ne pas éliminer, dès le début, ces dispositions qui ne peuvent qu'amoindrir les effets de la loi?

M. HANSON: Le ministre a-t-il reçu d'une seule province l'assurance qu'elle adoptera la méthode? Dans la province du Nouveau-Brunswick, par exemple, il existe une commission d'établissement sur des terres qui prête de l'argent aux cultivateurs offrant des garanties satisfaisantes, et qui détient le titre de propriété de la terre tant que l'emprunt n'a pas été entièrement remboursé. Je doute fort que le Nouveau-Brunswick adopte la nouvelle méthode. A-t-on pressenti les provinces d'une façon ou de l'autre?

L'hon. M. DUNNING: Si le ministre des Finances était à son siège, il pourrait sans doute parler des conversations relatives à cette question qu'il a eues avec divers trésoriers provinciaux. Je ne puis assurer formellement qu'aucune province acceptera le plan. Je puis toujours dire que ce projet est avantageux même pour les provinces qui ont déjà leur propre régime de prêt agricole. Dans le cas d'un système de prêt agricole provincial, la grande difficulté vient du crédit dont jouit la province, qui est engagée dans une foule d'autres entreprises, surtout quand ces entreprises sont d'utilité publique sous la régie gouvernementale ou d'autres choses de ce genre; on comprend qu'alors le crédit de la province ne peut pas servir beaucoup à cette fin. Quand une province consacre de 10 à 15 millions de dollars à un prêt agricole, en dehors de ses autres entreprises, il est tout naturel qu'on soit porté à y aller lentement, et c'est juste. Mais grâce à la mise en commun du crédit hypothécaire en vertu de ce projet de loi, il est possible d'étendre le champ d'opération. Je dirai à mon honorable ami d'Algoma-Est (M. Nicholson) qu'un projet fortement centralisé comme celui qu'il propose, sans l'apport de la coopération des organisations provinciales prévu dans le présent projet de loi, ne saurait, j'en ai la crainte, être réalisé au Canada; il manquerait de la souplesse nécessaire pour s'adapter aux diverses conditions qui existent dans ce pays. Voilà maintenant que je m'écarte moi-même du sujet. Je parlerai de cela quand nous en viendrons à l'ar-

ticle 8, qui traite des relations avec les provinces; il sera alors plus à propos de s'occuper de cela.

M. BOYS: Le ministre pense-t-il qu'il y a quelque chance que la province d'Ontario adhère à ce projet? Je n'hésite pas à dire qu'il n'y en a aucune, car Ontario présentement, par l'intermédiaire de sa commission d'exploitation agricole, prête de l'argent aux cultivateurs sur première hypothèque jusqu'à concurrence de 50 p. 100 de la valeur, au taux de 5 p. 100. Si, sous le régime proposé, le cultivateur est pour payer 6½ p. 100, il n'y a pas la moindre chance qu'Ontario oblige ses agriculteurs à payer ce taux quand à l'heure qu'il est la province a prêté à 5 p. 100.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami nous donne maintenant quelques renseignements. Il fait une déclaration qui, dans son esprit, j'en suis certain, détruit la pyramide que son chef a édifiée il y a un instant. Comment la commission provinciale de l'Ontario parvient-elle à faire face au terrible déploiement d'imputations tombées des lèvres du chef de l'opposition et en même temps à prêter de l'argent à 5 p. 100? Comment s'y prend-elle?

M. BOYS: D'abord le gouvernement se procure ses fonds au taux de 4 p. 100 ou moins, et l'administration lui coûte 1 p. 100.

M. HANSON: On a là-bas une banque d'épargne sous la régie du gouvernement.

L'hon. M. DUNNING: On prête alors sur hypothèque à long terme, l'argent qui vient de la banque d'épargne?

M. BOYS: Je ne dis pas d'où vient l'argent; il peut provenir de la vente des obligations...

L'hon. M. DUNNING: Le gouvernement ne retire pas 4 p. 100 de ses obligations.

M. BOYS: Je ne pense pas qu'Ontario paye plus que 4 ou 4½ p. 100. Ce n'est peut-être pas le chiffre exact, mais il ne le dépasse pas de beaucoup. Je sais que je suis exact quant au taux d'intérêt; il fut abaissé de 6 à 5 p. 100 l'année dernière.

L'hon. M. DUNNING: Pour pouvoir prêter à ce taux, le gouvernement provincial doit prendre sa part des frais d'administration et des pertes subies. J'ai la certitude que l'honorable député d'York-Ouest pourrait nous renseigner là-dessus; mais ce projet ne peut certainement subvenir à tous ses frais en payant un tel taux d'intérêt; ce n'est sûrement pas possible.

M. BOYS: Je ne veux pas que le ministre ait l'impression que je critique le projet; j'ai déjà manifesté mon approbation; seulement je fais remarquer qu'il n'y a pas la moindre chance qu'Ontario s'en prévale, étant donné ce qui se fait présentement.

M. HANSON: Il en sera de même pour les Provinces maritimes. Au Nouveau-Brunswick, le gouvernement prend à sa charge tous les frais d'administration, seulement il me fait plaisir de dire qu'il ne fait pas beaucoup d'affaires. Il restreint le champ d'opérations tant qu'il peut, mais on peut obtenir un prêt après une demande régulière, et le taux d'intérêt est de 5 p. 100. Je suis donc certain que le Nouveau-Brunswick ne sollicite pas une loi de ce genre.

M. GARLAND (Bow-River): Les dispositions de la loi du Nouveau-Brunswick vont-elles jusqu'à inclure les pêcheurs?

M. HANSON: Non, je ne le pense pas.

M. NICHOLSON: Je ne veux pas prolonger ce débat, seulement on ne peut pas prétendre que le seul moyen d'avoir la coopération des gouvernements provinciaux ou d'un organisme local pour s'occuper de l'exécution de cette loi dans l'intérêt de chaque région en particulier, c'est d'amener les provinces à adhérer au projet. La commission centrale ou le gouvernement fédéral peut tout aussi bien créer une organisation provinciale aussi efficace que celle prévue dans ce projet de loi. A mon sens, le projet de loi n'autorise pas le moindre espoir de voir les divers gouvernements provinciaux de couleurs politiques différentes se prévaloir de ce système. Vaut autant envisager la chose carrément en face; ces gouvernements ne mettront pas leurs intérêts en commun et ne garantiront pas des prêts qui dépendent directement, en dernière analyse, d'un corps administratif fédéral. Voilà la question. Et pour assurer l'efficacité du système, vaut autant éliminer ces charges et établir un système fédéral de prêts dont le Parlement et le gouvernement fédéral assumeront la responsabilité sans ingérence des provinces. C'est l'unique moyen d'assurer la réussite du projet. J'ai la certitude absolue, et le ministre sera de mon avis, je pense, que si nous attendons un système assurant à cet égard la coopération des provinces avec le gouvernement fédéral, nous attendrons jusqu'au jour du Jugement dernier.

M. CAHAN: Je pense que l'honorable député d'Algoma-Est a bien compris le ministre. Si j'ai suivi son argumentation et si j'en tire la déduction voulue, l'honorable ministre a déclaré qu'en Saskatchewan il existe un bureau vraiment bien administré et un fonds de prêts pareil à celui dont il est question dans

ce projet de loi. Malheurusement, la Saskatchewan a tellement assumé d'obligations dans le domaine provincial. . .

L'hon. M. DUNNING: Non, je n'ai pas dit et n'ai pas donné à entendre cela.

M. CAHAN: C'est une déduction équitable à tirer, je pense, que vu l'étendue des obligations de la province, on ne peut s'attendre que son gouvernement développe ce système.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai dit rien de tel.

M. CAHAN: Je regrette beaucoup d'avoir fait une déduction à faux. J'en crois implicitement le ministre, mais cette impresion m'est restée dans l'esprit.

L'hon. M. DUNNING: J'ai parlé de toutes les provinces du Canada; je n'ai pas établi de comparaisons odieuses. Je puis dire, toutefois, qu'au point de vue financier, la Saskatchewan soutient avantageusement la comparaison avec toute autre province.

M. CAHAN: Vaut autant cesser ce camouflage. Nulle part à l'est du lac Supérieur on ne demande ce système, et nulle province de l'Est n'a le moindre désire de s'en servir. Il s'agit d'un système à l'avantage du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta; inutile de camoufler la chose sous d'autres mots ou définitions. L'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba, tous trois pourvus d'un système bien administré, dit-on, tous trois arrivés à la limite de leur crédit, en matière de prêts agricoles de ce genre, pourront-ils se décharger sur le gouvernement fédéral de leurs obligations à ce sujet, en s'associant avec lui pour gérer le nouveau fonds proposé?

L'hon. M. DUNNING: Positivement non.

M. CAHAN: M. A., cultivateur de la Saskatchewan, qui a emprunté du bureau de la Saskatchewan, sera-t-il autorisé à rembourser ce prêt et à contracter un emprunt semblable en vertu du système projeté?

L'hon. M. DUNNING: S'il peut se libérer ainsi, aucune disposition du projet de loi ne l'en empêche, à ma connaissance.

M. CAHAN: Les banques, je crois, sont fort en faveur de ce projet de loi, et je me méfie toujours quand je vois les corps financiers manifester à ce point leur approbation. A quel point pourront-elles recouvrer leurs créances des cultivateurs de l'Ouest en obtenant de leurs débiteurs qu'ils se prévalent de ce système, et, au moyen des prêts faits par le bureau liquident leurs dettes envers les banques? Existe-t-il quelque restriction? Sinon, dès que le Manitoba, ou l'Alberta, ou la Saskatchewan, s'apercevra que son crédit est restreint, dès qu'il désirera un crédit supplémentaire sur les marchés mondiaux, alors, par une pression morale ou judiciaire sur ses emprunteurs, il les forcera de rembourser leurs emprunts au gouvernement provincial en acceptant de nouveaux prêts sous le régime fédéral. Telle est la situation. Vu que ces bureaux de prêts à long terme obtiennent de si bons résultats dans les provinces du Centre-Ouest, ne vaut-il pas mieux pour le Canada en général que le gouvernement fédéral accorde des octrois quand c'est nécessaire, pour aider les institutions provinciales à exécuter leur tâche? Si les honorables députés prétendent que la garantie de ces obligations sera plus solide, si elle est répartie sur les terres de culture dans toutes les provinces, ce sera un fiasco. Il ne se fera pas de prêts à l'est du lac Supérieur en vertu de ce système, et si le gouvernement fédéral en garantissant ces obligations et par les dispositions du projet de loi qui permettent à ce bureau d'assumer les obligations des bureaux provinciaux. . .

L'hon. M. DUNNING: Il n'y a pas de pareilles dispositions.

M. CAHAN: Mais rien ne le défend. Les commissaires nommés par le Gouvernement sont entièrement libres de définir la mesure des obligations de ces commissions provinciales dont ils se chargeront.

M. GARLAND (Bow-River): Je suis certain que l'honorable député n'a pas l'intention d'induire le comité en erreur. Je voudrais savoir sur quoi il se fonde pour dire que la commission fédérale des prêts ou toute autre commission consultative dans la province pourra prêter autrement que pour fins agricoles.

M. CAHAN: Pour fins agricoles, certainement, et je ne parle pas d'autre chose.

M. GARLAND (Bow-River): L'honorable député traite des associations de crédit dans les provinces.

M. CAHAN: Je traite des prêts agricoles et des prêts agricoles garantis par les fermes dans les provinces centrales de l'Ouest que j'ai mentionnées. Or, je dis que rien dans ce bill n'empêche les commissions en relevant, de prendre ces obligations à charge; ni les autorités provinciales, de forcer, par persuasion ou autrement, les débiteurs des commissions provinciales à rembourser celles-ci en empruntant de la commission fédérale. En tant donc, que le Dominion est concerné, il vaudrait mieux, soit garantir les prêts directement, ou les avancer sur la caisse de l'Etat au plus bas intérêt correspondant à celui auquel le Gouvernement lui-même emprunte. Quant à prê-

ter, prêtons directement; que le Gouvernement ait sa propre organisation, et qu'il restreigne ses prêts dans ces provinces de manière à empêcher les banques jouissant d'une créance privilégiée sur les fermes ou des créances contre les cultivateurs de l'Ouest, de se rembourser aux frais du gouvernement fédéral.

M. GARDINER: L'honorable député voudrait-il nous dire comment les banques peuvent prendre un privilège sur les fermes?

M. CAHAN: Les cultivateurs des trois provinces centrales de l'Ouest doivent actuellement des millions de dollars aux banques, et l on ne trouve rien dans ce bill qui empêche un cultivateur d'emprunter do Dominion pour s'acquitter aux banques.

M. GARDINER: L'honorable député a dit que les banques avaient des créances privilégiées sur les fermes. Comment peuvent-elles en avoir?

M. CAHAN: Du moment qu'elle obtient jugement en sa faveur et qu'elle fait enregistrer ce jugement, la banque possède un privilège, et il est à ma connaissance personnelle qu'il existe dans l'Ouest des jugements de cette nature représentant des centaines de mille dollars, et même bien davantage, je n'en doute pas.

L'hon. M. STEVENS: Je regrette d'avoir manqué cette discussion une partie de l'après-midi. Je crois, monsieur le président, que nous en sommes à l'article 5 et j'essaierai d'y circonscrire mes remarques, bien que la discussion ait passablement roulé sur l'article 7. J'aurai un mot à dire sur celui-ci quand nous y serons arrivés. L'article 5 régit le capital et les opérations financières. En toute déférence pour l'honorable préopinant qui, je le sais, est très versé dans ces questions, je dois dire hautement que, d'après ma connaissance du sujet que j'étudie depuis plusieurs années, connaissance plus ou moins profonde à titre de membre de différents comités depuis cinq ans, je suis fermement convaincu que si le Canada doit établir un système de crédit agricole, il vaut beaucoup mieux qu'il soit fondé sur le principe posé dans ce bill que sur le régime de l'administration et du prêt directs par le Gouvernement lui-même.

M. CAHAN: Ceci n'est-il pas de l'administration d'Etat?

L'hon. M. STEVENS: En un sens, oui.

M. CAHAN: Même tout à fait?

L'hon. M. STEVENS: Je crains que mon honorable ami ne se méprenne sur le sens de mes observations. Je ne les présente pas dans l'intention de critiquer. Je crois qu'il y a une grande différence à faire entre le prélèvement du capital sur des obligations non garanties, sans l'endossement du Gouvernement,—par exemple au moyen d'une émission de ce que l'on pourrait appeler banques agraires,—et le prêt direct par le Gouvernement ou le prêt d'argent fondé sur des obligations garanties par le Dominion et administré par ses fonctionnaires.

M. CAHAN: L'honorable député n'a évidemment pas entendu la discussion antérieure. Pense-t-il qu'aucun Gouvernement fédéral, celui-ci ou un autre, permette à une seule de ces obligations de devenir en souffrance étant donné que cette loi crée un fonds avec l'aide d'avances du Gouvernement constitué de telle façon que les compagnies de placements peuvent les accepter d'une extrémité à l'autre du pays?

L'hon. M. STEVENS: J'apprécie pleinement la question; elle a été discutée à fond par divers comités dans les années passées. Je ne pense pas que le Gouvernement fédéral laisse jamais les obligations de ces banques tomber en souffrance. Le Parlement, à mon avis, serait obligé de prendre quelque décision pour sauvegarder l'honneur national. Mais je tiens à faire observer à mon honorable ami que d'après l'expérience des pays qui ont adopté ce système d'aide financière, l'émission d'obligations de banques sur les terres, les obligations elles-mêmes sont la meilleure garantie, égale à celles des obligations nationales, à condition qu'il y ait une bonne administration.

L'hon. M. DUNNING: Absolument.

L'hon. M. STEVENS: Je crois que ces obligations, si elles sont bien administrées, auront, je n'en doute pas, autant de valeur sur le marché que les obligations fédérales ou provinciales.

Passons maintenant au sujet d'une administration convenable. Il y a peut-être quelque chose à redire concernant le projet,—je ne le critique pas; il est peut-être aussi bon que nous puissions l'avoir,—mais je pense que le plan suggéré dans ce projet de loi, en ce qui a trait à une administration convenable et économique, est meilleur que n'importe quel autre que je connaisse qui puisse être créé dans un département, d'après ce que le passé nous a appris. En faisant cette observation, je ne condamne pas le système gouvernemental, mais l'expérience nous montre,—et il nous faut l'admettre,—que lorsqu'un département entreprend d'administrer une entreprise

commerciale, il est enclin à laisser la politique intervenir sans raison et l'influencer.

M. CAHAN: Y échapperons-nous dans ce cas-ci?

L'hon. M. STEVENS: Peut-être pas entièrement, mais je dis que ce sera dans des proportions moindres dans le cas qui nous occupe. Je ne crois pas exagérer en m'exprimant ainsi. Il y a moins de probabilité d'ingérence politique avec cette méthode qu'avec l'administration d'un département. Présentons la situation sous un autre angle. Avec une administration ministérielle, nous sommes presque certains que la politique interviendra, tandis qu'avec cette méthode nous sommes à peu près sûrs d'échapper à ce danger. Nous tentons une expérience à l'heure actuelle, je veux dire l'administration d'un chemin de fer national. C'est une entreprise gigantesque, et voici ce que j'ai à dire à cet égard, à simple titre d'exemple.

M. CAHAN: Je suppose que mon honorable ami ne va pas provoquer une discussion?

L'hon. M. STEVENS: Ce n'est pas mon intention, mais je tiens à dire qu'à cause de l'énormité de cette entreprise il faudra des années pour montrer complètement quels peuvent être les résultats en ce qui concerne les chemins de fer nationaux. Tout de même, on a fait beaucoup pour éliminer l'immixtion politique dans l'administration d'un service d'utilité publique conformément au système qui a été adopté par le Parlement pour l'exploitation du réseau national. Je ne dirai pas que nous avons réussi à faire disparaître complètement l'élément politique de l'administration des chemins de fer mais nous avons fait une grand pas dans ce sens. Voilà pourquoi je pense que la méthode suggérée par le Gouvernement est peut-être la meilleure que nous ayons eue.

Un mot maintenant, peut-être pas directement au sujet de l'article, mais tout de même à l'appui de cet argument. Cette loi est nécessaire. Nous devons nous en convaincre. Je ne suis pas aussi sceptique que quelques-uns des collègues qui m'ont précédé et qui ne croient pas que les provinces de Québec et de l'Ontario et des plus grandes provinces de l'Est refusent de participer à ce projet. Je prédis,—c'est une prédiction un peu téméraire peut-être,—que lorsque ce projet aura été mis en vigueur et couronné de succès, nous dirons dans l'Ouest que les habitants des provinces de l'Est désirent en profiter.

Je ne passerai pas les bornes au point d'aborder l'article 7, mais je désirerais dire un mot à ce sujet, lorsqu'il sera discuté.

L'hon. M. DUNNING: Très bien.

L'hon. M. STEVENS: Je tiens à répéter que je suis convaincu du besoin d'un système de crédit de banques sur les terres, employant ces mots pour exprimer ce qui prendrait peut-être de longues explications. Il est nécessaire.

M. CAHAN: Il existe une grande différence entre ce projet et le système de banques agraires.

L'hon. M. STEVENS: Je ne le crois pas. Pour moi, il existe une ressemblance très frappante entre les deux.

L'hon. M. DUNNING: Très frappante.

L'hon. M. STEVENS: Loin de moi l'idée de prétendre un seul instant que ce projet est analogue à tous les systèmes de banques agraires que j'ai vus; je constate cependant qu'il y a une ressemblance frappante entre les deux et cela m'autorise à utiliser cette description en ce qui le concerne. Je le répète, je serais disposé à appuyer ce projet d'un cœur bien plus léger qu'un système de prêts consentis directement par l'Etat si le ministre avait déposé un projet de cette nature, il m'aurait trouvé un critique plutôt sévère.

M. COOTE: J'ai une ou deux observations à faire en ce qui regarde le projet mis en délibération, surtout pour répondre à certaines assertions de l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan). Il semble croire. . .

L'hon. M. DUNNING: A partir de maintenant, tenez-vous en strictement à la discussion de l'article 5.

M. COOTE: Je n'ai aucune observation à faire valoir en ce qui regarde l'article 5. Si la discussion est restreinte à cette disposition, je n'ai plus qu'à reprendre mon siège.

L'hon. M. DUNNING: Nous devrions adopter l'article 5 suivant moi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Voyons donc un peu si nous saisissons bien le sens de l'article 5. C'est une bonne chose en somme que de se rendre compte exactement de ce que nous voulons. Nous abordons la question de constituer une compagnie, de lui fournir un capital et de la mettre en état de fonctionner. Nous fixons à 5 millions le chiffre du capital. J'ai parcouru des yeux le texte du projet de loi depuis que j'ai conversé avec mon honorable ami le ministre des Chemins de fer (M. Dunning). Le but que l'on vise par l'adoption de la mesure en discussion, c'est de constituer tout d'abord un fonds de 5 millions au moyen duquel on fera certains prêts.

L'hon. M. DUNNING: Un réservoir initial.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: De sorte que vous n'avez pas seulement 100 p. 100 de vos obligations en garantie, mais de plus une réserve de 5 millions. Maintenant, faisons encore un pas de plus. Vous n'avez pas seulement vos hypothèques et vos réserves, mais aussi vos souscriptions d'actions. En supposant que nous commencions les affaires comme cela, de quelle façon nous procurerons-nous ces fonds? J'oserais croire qu'une bonne moitié de cette somme de 5 millions avancée par l'Etat aura été consentie sous forme de prêts avant que l'on songe à émettre des obligations.

L'hon. M. DUNNING: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre répond négativement; mais j'aurais cru que les choses se passeraient ainsi.

L'hon. M. DUNNING: En Saskatchewan, la vente constante des obligations s'est faite avec succès.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais vous ne sauriez songer à établir ce système avant d'avoir la certitude que vos obligations se vendront bien ou avant que vous en ayez vendu pour un fort montant.

L'hon. M. DUNNING: Pour un million environ.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Fixons le chiffre à deux millions et demi.

L'hon. M. DUNNING: Pour des fins de comparaison.

L'hin. sir HENRY DRAYTON: Dans ce cas, les emprunteurs auraient une valeur de 2 millions ½ de prêts et de garanties en regard de la somme de 5 millions avancée par le gouvernement fédéral et en sus du montant des actions souscrites. Ai-je raison de ce chef?

L'hon. M. DUNNING: Pas tout à fait.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En quoi ai-je tort?

L'hon. M. DUNNING: Ils n'auraient pas la somme de 5 millions de garantie avancée par le gouvernement fédéral.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est parfaitement exact. Cependant, ce fonds de 5 millions constitue la somme maximum sur laquelle on pourra tirer et qui pourrait devenir l'ultime garantie. Ils le sauraient bien.

L'hon. M. DUNNING: Nous nous comprenons maintenat beaucoup mieux.

(L'article est adopté.)

[L'hon sir Henry Drayton.]

L'article 6 est adopté.

Sur l'article 7 (conditions des prêts).

L'hon. M. STEVENS: Pour en revenir à certaines observations qui ont été faites tout à l'heure, j'ai remarqué dans l'alinéa *d*, du paragraphe 2, une disposition qui a tout à fait sa raison d'être; cependant, je demanderai au ministre qu'il l'entoure d'un peu plus de sauvegardes. Le paragraphe est ainsi conçu:

Libération des obligations déjà accumulées.

Ce qui veut dire que le produit de l'emprunt peut être utilisé pour la libération des obligations que l'emprunteur a déjà accumulées. Quelqu'un l'a donné à entendre tout à l'heure, cette disposition pourrait donner lieu à des abus de la part de certaines compagnies ou gourvernements provinciaux; elles pourraient encourager des personnes qui sont endettées envers elles à obtenir un emprunt sous le régime de ce système et se faire ainsi rembourser. Le paragraphe est excellent, à mon avis, en tant qu'il vise un certain but. Prenez par exemple le cultivateur de l'Ouest qui s'est endetté en achetant des machines ou du bétail, ou qui doit à la banque une somme sur laquelle il lui faut payer 8, 9 et parfois même, jusqu'à 10 p. 100. Une des choses qui m'ont poussé à appuyer fortement le projet de crédit agricole est le fait qu'un grand grand nombre de cultivateurs doivent payer des taux d'intérêt aussi élevés, car l'agriculture ne peut subsister en payant ces taux. Dans des affaires de spéculation, alors qu'un individu fait du commerce et renouvelle rapidement son stock, il peut payer un taux d'intérêt élevé. Certaines catégories d'affaires commerciales, même si elles sont stables, peuvent parfois payer 8 ou 9 p. 100. . .

M. SPENCE (Parkdale): Pas très souvent.

L'hon. M. STEVENS: ...pour obtenir certains avantages dans leurs achats, mais un agriculteur qui paye plus de 6 p. 100 d'intérêt, —je ne parle que d'intérêts et non d'amortissement,—lutte contre une loi économique qui, tôt ou tard, le ruinera. Comme je comprends ce projet, son but est d'assurer le paiement des intérêts, avec un fonds d'amortissement, durant une période d'environ trente ans, à un taux de 6½ p. 100, je crois.

L'hon. M. DUNNING: Le maximum est de trente-deux ans.

L'hon. M. STEVENS: A 6½ p. 100?

L'hon M DUNNING: Nous ne le savons pas exactement.

L'hon. M. STEVENS: Il me semble que c'est équitable, c'est un taux qui sera non seulement possible, mais aussi attrayant.

L'hon. M. DUNNING: Je ne veux pas qu'on comprenne que j'ai dit 6½ p. 100 y compris l'amortissement.

L'hon. M. STEVENS: J'ai dit l'intérêt et le fonds d'amortissement.

L'hon. M. DUNNING: 6½ p. 100 pour les deux?

L'hon. M. STEVENS: Oui.

L'hon. M. DUNNING: Je ne parle pas de ce qui se trouve dans la loi. Le taux n'y est pas et ne saurait s'y trouver. Mais je ne crois pas que nous puissions arriver avec beaucoup moins que 6½ p. 100, pour l'intérêt seulement. Cela ne peut pas se faire dans la situation financière actuelle.

L'hon. M. STEVENS: On devrait prendre pour objectif un maximum de 6 p. 100 pour l'intérêt seul.

L'hon. M. DUNNING: J'aimerais beaucoup obtenir pareil résultat.

L'hon. M. STEVENS: Il se peut qu'après la première année, quand l'affaire commencera à fonctionner, mon honorable ami s'aperçoive qu'il peut trouver des fonds à un taux qui donnera 6 p. 100 et fournira aussi un fonds d'amortissement. J'allais dire 7 p. 100 comme maximum.

L'hon. M. DUNNING: Y compris l'amortissement?

L'hon. M. STEVENS: Oui. Je conseille au ministre que si le paragraphe (*d*) pouvait être limité aux catégories d'obligations dont j'ai parlé, exceptant ainsi, disons un gouvernement ou municipalité qui peut avoir parfois quelque projet moribond,—et je ne doute pas qu'il en existe,—et l'empêchant de nous passer sa clientèle, je crois qu'on pourrait y arriver. Par exemple, si un projet provincial exigeait d'un individu 8 p. 100 ou quelque taux élevé, je suis d'avis qu'il pourrait bénéficier de ce projet, qu'il ait fait ou non un emprunt provincial. Mais si, en vertu d'un projet provincial sérieux il a fait un emprunt à un taux approximativement le même que le nôtre, je ne pense pas que nous devrions permettre aux provinces de nous repasser ce prêt et de s'en débarrasser par nous. Le but du projet est de soulager le cultivateur de la pression des dettes injustes avec un taux élevé d'intérêt, non pas de le passer d'une sphère à une autre, simplement de diminuer la pression. Si on peut trouver une formule susceptible d'atteindre ce but, je prétends que le ministre devrait s'en servir.

L'hon. M. DUNNING: Je vais tenter de m'occuper de ce qu'a dit mon honorable ami de Saint-Laurent-et-Saint-Georges sur le même sujet. Supposons un moment, quelque chose que je n'ai pas le droit de supposer particulièrement; et c'est que le Manitoba et la Saskatchewan, qui ont déjà des projets de ce genre, désirent se joindre à nous dans ce projet, il me semble qu'il est évident que ces provinces ne continueront pas à consentir des emprunts sous le régime des projets provinciaux existants. L'organisation provinciale continuera naturellement à fonctionner en ce qui regarde l'encaissement et l'administration des sommes déjà avancées...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A moins que vous ne les preniez.

L'hon. M. DUNNING:... oui, à moins que nous ne les prenions, et nous n'avons pas l'intention de faire entrer dans ce projet, à tout hasard, les dix millions compris dans les systèmes de prêts de la Saskatchewan et du Manitoba. Ce n'est décidement pas notre intention. Il est très probable, ne l'oublions pas, que si les provinces donnaient leur adhésion, c'est l'administration existant actuellement pour leur propres systèmes qui servirait pour ce système-ci, parce qu'il y a là tout l'organisme et le personnel nécessaires pour ce genre de travail. C'est très probable, mais c'est une question d'arrangement, nullement obligatoire. Quant à savoir si tel ou tel cultivateur pourra abandonner un système pour prendre l'autre, pourquoi le ferait-il? Pour une ou deux raisons, je le crains: premièrement parce que le taux d'intérêt, en vertu de ce système-ci, serait plus bas que celui qu'il paie en vertu du système provincial. Il est peu probable que le système fédéral donne un taux assez inférieur à 6½ p. 100 pour l'engager à changer; pas plus que le Gouvernement ne sera tenté de se débarrasser de ce que nous appellerions un bon débiteur sous le régime provincial. Les mauvais débiteurs ne pourront pas profiter de cette loi-ci, parce que les sommes dont ils auraient besoin pour acquitter leurs dettes existantes seraient dans beaucoup de cas trop élevées pour qu'ils puissent se conformer aux dispositions de la loi. L'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a trouvé le mot juste: cette entreprise, comme toutes les grosses entreprises commerciales réussira si elle est administrée comme il faut et honnêtement. Si ceux qui l'administreront partent du point de vue qu'on doit consentir tous les mauvais prêts, que ce soit de la part d'une province ou d'une société de prêt, on ne réussira pas. Les sociétés de prêt veillent à leurs propres affaires: si elle voient un de leurs

emprunteurs embarrassé et qu'elles craignent de perdre leur créance, elles l'encourageront naturellement à s'adresser à la province pour les rembourser. Je ne le leur reproche pas, car ils envisagent la chose au point de vue de l'intérêt de leurs actionnaires. Dans une entreprise comme celle-ci, il faut toujours en tenir compte, mais, comme l'a dit l'honorable député de Vancouver, il est très difficile de s'en prémunir.

S'il ne servait pas à liquider les dettes actuelles des cultivateurs, le système n'aurait pas grande utilité pour l'agriculture. Ces dettes peuvent avoir été contractées avec des sociétés de prêts sur hypothèques, ou l'une de ces banques que redoute tant l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges, ou quelque autre système de prêt. Elles peuvent représenter et représentent probablement des achats d'instruments agricoles et d'articles divers. Le grand avantage de ce système pour le cultivateur sera de libérer ce dernier d'un emprunt à 9 ou 10 p. 100 pour le remplacer par un emprunt à 6½ p. 100 ou environ, avec amortissement réparti sur un grand nombre d'années. C'est l'avantage qu'ont eu plusieurs systèmes semblables établis au Canada et ailleurs. La restriction suggérée par l'honorable député devra s'appliquer dans la pratique. Je crains qu'en essayant ici même de fixer des restrictions on n'entrave le projet et qu'on ne prive probablement beaucoup de personnes méritantes de ses avantages.

M. COOTE: C'est à l'autorité fédérale qu'incombe la responsabilité en matière de prêts agricoles à long terme. Je considère que c'est une question d'intérêt national et non provincial. Si les provinces s'en sont occupées, c'est parce que l'autorité fédérale avait négligé si longtemps de le faire. Quant au raisonnement de l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges ou sa crainte de voir la caisse de Prêt fédérale chargée de toutes les mauvaises créances de l'Alberta, je tiens à le rassurer, car l'Alberta n'a pas de système de crédit agricole provincial, ni de mauvaises créances de cultivateurs à décharger sur la caisse fédérale.

L'hon. M. DUNNING: Les sociétés de prêt en ont.

M. CAHAN: On prête sur les fermes.

M. COOTE: Le gouvernement de la province d'Alberta n'a pas de système de prêt sur les fermes. Je défie l'honorable député de me citer un prêt fait sur une terre agricole. L'honorable député a dit que le terrain hypothéqué n'aurait pas grande valeur comme garantie. S'il en est ainsi, il est temps que le Gouvernement en tienne compte. Si l'agriculture est en si piètre état que ses terrains ne garantissent pas les hypothèques prises dessus, alors je ne vois pas pourquoi nous encourageons l'immigration au Canada. Le gouvernement fédéral peut rendre la culture peu lucrative quand il le veut parce qu'il a la haute main sur les trois facteurs essentiels: le transport, le tarif et l'immigration. Donc, s'il faut prendre une initiative c'est au gouvernement fédéral qu'il appartient de la faire.

Notre honorable collègue craint que les banques ne veuillent décharger leurs mauvaises créances sur cette caisse de prêts. Je ne pense pas que cela soit possible. Presque tous les cultivateurs endettés de l'Ouest canadien sont débiteurs de sociétés de prêts sur hypothèques. Lorsqu'une banque a une hypothèque, celle-ci est de deuxième rang et la banque ne peut vendre une deuxième hypothèque à la commission que nous créerons en exécution de ce bill.

On a fait grand état des pertes que subissent les banques et les compagnies de prêts dans l'Ouest du Canada. A mon avis, la plupart de ces pertes sont attribuables à cette circonstance que les établissements en question sont administrés d'un bureau qui se trouve à deux mille milles de distance. C'est pour cette raison qu'il est dans l'ordre que les autorités provinciales assument une certaine part de responsabilité lorsqu'il s'agit de coopérer avec le gouvernement fédéral à l'établissement de ce système de prêts à long terme.

Je dirai quelques mots seulement du système du gouvernement de l'Ontario qui avance des fonds aux cultivateurs à 5½ p. 100. Le succès d'un régime de crédit agricole est subordonné au taux d'intérêt que l'on exige de l'emprunteur. Le chiffre d'affaires que fera cette commission dépend en grande partie du taux d'intérêt qu'elle exigera, et plus elle fera d'affaires, moins élevée sera la proportion des frais d'administration. C'est là un point important qu'il ne faut pas perdre de vue. Mais pour revenir à l'Ontario, la raison pour laquelle cette province peut consentir ces prêts à 5½ p. 100, m'a-t-on dit, c'est qu'elle obtient ces fonds par l'intermédiaire des caisses d'épargnes dont les dépôts portent intérêt à 4 p. 100.

J'ai une proposition à faire au ministre chargé de la défense de ce bill. Avec l'honorable député de Vancouver-Centre il convient qu'il y a lieu de décréter que le taux exigé, y compris le 1 p. 100 pour le fonds d'amortissement, ne devrait pas dépasser 7 p. 100. Le gouvernement fédéral a des caisses d'épargne postales où à l'heure actuelle les dépôts dépassent les 30 millions à un intérêt de 3 p. 100. Le gouvernement pourrait fort bien

avancer une partie de cet argent à la commission dont il exigerait un intérêt de 4 p. 100. Je ne prévois aucune difficulté à obtenir 6 p. 100 de cette façon. En prêtant ces fonds aux cultivateurs à 6 p. 100, plus 1 p. 100 pour les fins d'amortissement, vous en obtiendrez 7 p. 100. Je ne vois rien que empêche le Gouvernement de faire cela. Il obtiendrait ainsi environ 30 millions de ce montant à 3 p. 100. Il n'en coûterait rien au pays d'utiliser au moins une partie de ces fonds pour les mettre à la disposition de cette commission de prêts agricoles.

M. CHURCH: D'après le règlement, le moment propice pour la discussion du principe d'un projet de loi est à la deuxième lecture, mais les trois quarts du bill ont été adoptés en comité et les députés en ont discuté le principe toute l'après-midi et toute la soirée parce que l'on ne peut examiner les diverses clauses du projet sans discuter en même temps le principe de la mesure vu que ce dernier intervient à chaque article. Ce bill a été adopté en 2e lecture sans débat et j'ai été étonné de voir qu'à cette phase des délibérations aucun député ne disait un mot pour ou contre le principe du bill.

Si nous n'avons jamais eu en Canada d'exemple de finance scabreuse nous en avons un dans les articles 5, 6 et 7 du bill. Le ministre des Chemins de fer peut bien appuyer cette mesure. Que lui importe, à lui et aux honorables députés de la Saskatchewan de savoir qui fera les frais de cette mesure législative? La Saskatchewan ne contribue que pour le huitième au revenu net du pays. Qui demande ces clauses 5, 6 et 7? Les cultivateurs d'Ontario n'en veulent pas. Quels sont ceux qui réclament l'adoption de cette loi? L'autre jour, j'ai posé la même question à un citoyen de l'Ouest qui faisait autrefois partie de cette Chambre. Il me répondit qu'il n'en savait rien, qu'il ne l'avait pas demandée. Même avec le plus grand effort d'imagination on ne peut assimiler cette mesure à un ouvrage d'utilité publique au Canada, et si le ministre consulte le ministère de la Justice, je me fais fort de dire qu'on lui apprendra que cette Chambre ne peut adopter le bill sous sa forme actuelle. Il y a 2,900,000 citoyens d'Ontario qui devront contribuer à cette entreprise et qui n'en bénéficieront en aucune façon. Ils ne la réclament pas; ils n'en veulent pas. Les autres groupes de population du pays ne l'ont pas demandée non plus. C'est une des plus mauvaises lois de classe qui soient et qui accorde aux cultivateurs d'une province certains avantages aux dépens du reste de la population. Ce sont les artisans et les travailleurs des divers centres de population qui devront faire les frais de cette entreprise. Les cultivateurs s'opposent à la diminution de l'impôt sur le revenu qu'on exige d'eux, et cela parce qu'il n'en acquittent pas; mais ils veulent forcer le reste du pays à verser des impôts en vue d'une mesure législative destinée à leur procurer ces prêts agricoles. Les citoyens du Canada central contribuent pour 80 p. 100 de l'ensemble des impôts perçus en Canada, et même s'ils ne réclament pas cette mesure, ils devront faire les déboursés qu'elle comporte. A vrai dire, ce bill peut se comparer à certaines mesures législatives adoptées par l'Assemblée d'Ontario sous le régime du ministère Drury. Il repose sur le même principe, c'est-à-dire, comme le disait quelqu'un, sur le principe qui consiste à emprunter à Pierre pour payer Paul.

Je proteste avec toute l'énergie possible contre le vote de ce bill, dans son texte actuel, en tout cas. Je proteste à titre de représentant d'une province qui verse au trésor fédéral 45 p. 100 des revenus de l'Etat. On n'a rien à donner à nos volontaires, dont 140,000 au moins sont partis pour les Etats-Unis en quête de travail; mais on a de l'argent pour prêter aux cultivateurs.

Le ministre des Chemins de fer est nouveau au Parlement. Il lui plaît de soutenir ce projet qui doit bénéficier à la Saskatchewan. Le pays en général y est hostile, je crois pouvoir le dire. Il est heureux que la Chambre haute soit là pour faire bonne et prompte justice de ce projet, comme je l'espère.

M. BOYS: Le devoir exige que je fasse une légère rectification. En parlant de la commission de l'Ontario, j'ai dit que le taux de l'intérêt est de 5 p. 100. Un collègue a interrompu pour dire qu'il est de 5½ p. 100. Après information prise, je dois avouer que ce dernier taux est exact.

L'hon. M. DUNNING: Je dois féliciter l'honorable député de Toronto de se rencontrer, sur cette question, avec son collègue de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan); mais pour cela il a dû jeter par-dessus bord toute bonne logique. L'honorable membre, qui est un partisan de la nationalisation en tant de choses, nous surprend quand il combat la nationalisation du crédit. On était en droit d'attendre de sa part plus d'esprit de suite.

Je répondrai en quelques mots à son allégation d'après laquelle, chargé de défendre ce projet en l'absence du ministre des Finances, j'en aurais profité pour favoriser la province de la Saskatchewan, sans égard à l'intérêt général du pays. Je puis certifier

à notre collègue que ni le gouvernement, ni la législature de la Saskatchewan n'ont fait d'instances auprès du ministère pour obtenir cette mesure. La province possède elle-même un service de crédit agricole qui lui donne assez bonne satisfaction, avec cette réserve qu'il ne peut suffire à toutes les demandes. Le projet du Gouvernement vise à donner suite au vœu exprimé par la Chambre en diverses occasions, après des enquêtes confiées à des comités spéciaux qui ont conclu en faveur d'un essai de ce genre pour l'avantage de tous les agriculteurs du Canada, et non pas de telle ou telle région en particulier. C'est avec cet objet en vue que le plan a été adopté et qu'il a réuni l'adhésion de plusieurs collègues de ce côté (*la gauche*) qui ont étudié le sujet pendant plusieurs années au point de vue de l'intérêt purement national.

Sur la question de savoir si les autorités provinciales coopéreront avec ce Gouvernement, disons que le projet est dans le genre de plusieurs autres qui ont compté pour réussir sur les efforts combinés du Dominion et des provinces. On soumet une proposition aux gouvernements provinciaux, et c'est à eux de décider s'ils y trouvent quelque avantage. Il en a été ainsi à propos de l'enseignement technique, à propos de l'enseignement agricole, à propos de l'amélioration des routes, enfin pour quelques mesures de salubrité publique pour lesquelles la coopération des deux pouvoirs était nécessaire.

Plusieurs de nos collègues appartenant à diverses provinces, par exemple l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens), qui ont fait partie des comités chargés de l'étude du projet et qui envisagent la question dans un esprit de détachement, y ont apporté tout le soin possible; quelques assemblées provinciales ont discuté aussi la question. Le problème apparaît donc comme pleinement digéré. Le bill, s'il devient loi, crée des moyens de coopération, si les provinces jugent à propos de s'en prévaloir, comme j'ai tout lieu de l'espérer. La mesure ne concerne pas seulement l'Ouest; toutes les provinces peuvent en demander le bénéfice. J'ignore encore si l'Ontario en profitera avant que le service soit entré en exécution. Quoi qu'il en soit la Chambre peut être assurée qu'il n'a pas pour but de taxer l'ensemble du pays pour l'avantage d'une région. L'entreprise est de caractère général, établie sur un principe reconnu excellent et qui a donné ailleurs les plus consolants résultats.

M. CAHAN: Je veux faire remarquer au ministre qu'il ferait bien, dans une discussion de ce genre, d'éviter les allusions personnelles, afin de conserver au débat toute sa sérénité.

[L'hon. M. Dunning.]

Car je suis très capable, moi aussi, d'employer des paroles plus ou moins piquante.

L'hon. M. DUNNING: Je ne crois pas avoir rien dit de blessant pour notre honorable collègue.

M. CAHAN: Si le ministre aime les allusions désagréables, mon tempérament irlando-écossais peut me servir pour la circonstance. Je n'ai rien dit jusqu'à présent pour marquer de l'hostilité au projet, car ce n'est pas ainsi que je l'envisage. Mes observations n'ont assurément eu d'autre intention que celle d'établir quelle est la vraie situation, quel est l'objet du présent projet et quelles raisons légitiment son adoption. Lorsqu'il relira mes observations demain au hansard, le ministre verra que je n'ai pas dépassé les bornes de la critique raisonnable.

L'hon. M. DUNNING: Je n'en disconviens aucunement, et je suis vraiment peiné si l'honorable représentant a eu une autre impression. Je n'avais sûrement pas la moindre intention de lui manquer de respect et si je l'ai offensé, sans le vouloir, je m'empresse de lui faire tout de suite amende honorable.

M. CAHAN: Nous nous comprenons bien, le ministre et moi. Je n'accepte pas ce qu'il appelle une amende honorable, puisqu'en effet elle n'est pas nécessaire.

L'hon. M. DUNNING: Je vous remercie.

M. CAHAN: Le présent article porte les mots suivants:

Les hypothèques prises à titre de garanties des prêts agricoles et les recours en vertu de ces hypothèques sont à tous égards assujettis aux lois de la province où est située la terre hypothéquée.

Je ne suis pas au fait de la situation personnellement; mais on m'apprend que, dans l'Alberta particulièrement, il existe un grand nombre de créances privilégiées antérieures constituées sous l'empire des lois de cette province, et partant que des charges très considérables ont priorité lorsque la forclusion pour non payement d'un prêt hypothécaire. A mon sens, le présent texte laisse à la discrétion du législateur provincial le soin de déterminer jusqu'à quel point ils peuvent faire disparaître les privilèges ou hypothèques créés aux termes de la présente loi.

Quelques moments avant la suspension de la séance à six heures, j'allais citer un nombre d'exemples,—tous tirés, je crois, de la province d'Alberta,—de ces privilèges ou charges antérieures ayant pris naissance sous l'empire des lois provinciales et auxquels, pourvu qu'on veuille m'écouter, on n'assujettira pas entièrement cette première hypothèque si on est soucieux d'assurer à la commission une ga-

rantie qui soit réellement de tout premier ordre, advenant la réalisation de l'hypothèque. Dans le premier cas, le prêt se chiffrait à $700; les arrérages d'intérêt s'élevaient à $108. Au moment de la forclusion, on a découvert que, sous l'empire de lois existantes, il y avait des charges antérieures de $1,330. Dans le deuxième cas, le prêt était de $1,100; on avait alloué du temps à l'emprunteur et en conséquence les arrérages d'intérêt avaient atteint un total de $494. N'empêche qu'on a découvert l'existence de charges antérieures, créées en vertu de lois provinciales, jusqu'à concurrence de $2,106. Dans le troisième cas, le prêt était de $800 et les arrérages d'intérêt de $130; les charges antérieures autorisées par la province se chiffraient à $1,203. Le quatrième cas: dette, $1,000; arrérages d'intérêt, $894; charge ayant priorité, $1,462. Cinquième: prêt, $1,000; arrérages d'intérêt, $235; charges antérieures créées sous l'empire de lois provinciales, $1,483. Je pourrais continuer ainsi et prendre les douze cas typiques dont j'ai cité quelques-uns. Pour éviter la répétition des détails et ainsi gagner du temps, dans ces douze cas typiques...

L'hon. M. DUNNING: Typiques de quoi, puis-je demander?

M. CAHAN: Typiques des prêts faits en Alberta et des lois de cette province concernant la priorité des charges lorsqu'il s'agit d'effectuer une saisie pour réaliser l'hypothèque qui garantit ces avances. Pour les douze cas le principal se chiffrait à $11,600, les intérêts à $5,000 en chiffres ronds; et cependant les créances privilégiées autorisées en vertu des lois de cette province s'élevaient à $17,416. Le créancier hypothécaire, pour ne pas perdre sa garantie, a été obligé de payer, dans ces cas, $17,416 en taxes et autres charges antérieures afin de recouvrer le premier principal de $11,600. Je groupe ensemble ces créances privilégiées. Il était dû aux services fédéraux des semences et de l'assistance $9,507; divers impôts jouissant de différents degrés de priorité, $3,165; engagements envers des sociétés coopératives, $2,285; taxes d'assurance contre la grêle, qui constituaient une créance privilégiée sur la priorité, $627. Cette province a même des lois qui accordent la priorité à des frais d'hospitalisation. Quand un cultivateur ou quelque membre de sa famille tombe malade et se fait soigner à l'hôpital, dans certaines circonstances ce qu'il doit à l'hôpital est reconnu comme constituant une créance privilégiée sur sa propriété, nonobstant une première hypothèque en souffrance. Dans ces douze cas je trouve que $231 de frais d'hospitalisation étaient des charges antérieures. Puis il y avait d'autres charges en souffrance qui constituaient une taxe après l'enregistrement en bonne et due forme de l'obligation née de la première hypothèque; elles s'élevaient à $1,600. Donc, prenant ces douze hypothèques ensemble, le principal, lorsqu'il s'agissait de réaliser les hypothèques, devait céder la priorité à des créances privilégiées au montant de $17,416. Voilà, ce me semble, qui commande notre attention.

Je trouve que la loi de l'Alberta dite "Co-operative Act", d'avril 1921, a créé la situation suivante: une ferme était hypothèquée, au début, pour $1,200; puis la compagnie International Harvester a obtenu un "caveat" accordant à la créance de cette compagnie, $5,795, la priorité sur l'hypothèque alors en souffrance. Puis il y avait un droit de saisie pour grains de semence et secours du Dominion qui, avec l'intérêt jusqu'à mars 1920, s'élevait à $1,149. Puis, dans ce cas particulier de la Beaver Lumber Company, il y avait une créance privilégiée de $284 sur les salaires. Puis il y avait une créance ou dette privilégiée antérieure de $600 due à la municipalité pour du grain et un autre droit privilégié de saisie au montant de $2,044 en vertu de la loi de crédit coopératif. Le créancier hypothécaire a dû payer tous ces droits privilégiés de saisie avant de pouvoir toucher l'hypothèque initiale de $1,200. Vous avez là sans doute un cas extraordinaire, c'est pourquoi je l'ai cité, afin d'indiquer ce qui peut se produire. Maintenant, quel est le résultat? Une hypothèque de $1,000 est souscrite en vertu du bill que nous étudions en ce moment. Dans l'Alberta, sous le régime des lois locales, —je mentionne l'Alberta parce que je viens de traiter d'un cas de cette province,—d'autres droits privilégiés de saisie peuvent être accordés subséquemment, et la valeur réelle de la terre peut disparaître à cause de ces privilèges constitués subséquemment; la commission reste donc alors avec une garantie bien faible pour le prêt original souscrit en vertu de la mesure actuelle. C'est là un point qu'il faut étudier. Dans ces trois provinces de l'Ouest,—car, malgré les remarques de mon honorable ami sur la possibilité de l'application de cette mesure à l'est du lac Supérieur, j'ai encore mes doutes à ce sujet,—dans ces trois provinces de l'Ouest central, dis-je, à la demande desquelles cette mesure a été présentée, je crois, pourquoi leurs taxes municipales même auraient-elles un droit privilégié sur ce qui constitue réellement une avance du Gouvernement, avance faite sur le crédit du Dominion? Si un chef de famille ou les membres de sa famille sont forcés d'aller dans un hôpital, pourquoi cette institution aurait-elle le droit privilégié de saisie sur la

ferme, droit qui doit être acquitté avant que le créancier hypothécaire puisse réaliser un sou sur sa garantie hypothécaire? Je comprendrais que les avances subséquentes faites par la municipalité pour des grains de semence aient la priorité sur la récolte tirée de cette avance, mais je ne puis voir aucune raison valable pour que cette avance ait la priorité sur une garantie hypothécaire et qu'elle soit payée avec les produits de la vente de la propriété avant que l'hypothèque ait été réglée et que le créancier hypothécaire, dans ce cas, la commission, ait été payé. Le point mérite d'être étudié, je pense.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami a lu l'article 12, je suppose.

L'article 12, si monsieur le président me permet d'y référer, se lit comme suit:

Dès que des prêts ont été mis en disponibilité dans une province, si la législature provinciale de cette province, ressortissante à la présente loi, adopte des lois, qui, de l'avis de la Commission, sont préjudiciables à la garantie des prêts actuels ou futurs, la Commission. . . peut ne plus effectuer d'autres prêts dans cette province.

Je m'occupe peu de l'avenir en ce moment; je traite des redevances antérieures qui ne concerne pas l'article 12, si je comprends bien.

Comme je traite de l'article 7, je désire appeler l'attention sur la clause *d*. Mon honorable ami de Vancouver-Centre a parlé des difficultés que rencontrent les cultivateurs qui poursuivent leurs opérations avec des fonds empruntés. De fait, les cultivateurs de tous les pays civilisés n'ont pu encore, sauf dans des cas isolés, conduire leurs opérations avec des fonds empruntés et arriver au succès. Dans ce cas, la seule raison avancée qui ait du poids, à mon sens, c'est que le taux d'intérêt sera si modéré que le cultivateur sera en mesure d'utiliser des fonds empruntés pour son avantage personnel, vu les circonstances exceptionnelles. Mais pourquoi lui permettrait-on d'emprunter de l'argent? Nous savons très bien que les trois provinces des Prairies, comme plusieurs de nos provinces de l'Est, ont de lourdes obligations parce que les gens ont acheté à tempéramment des meubles, des harmoniums et même des pianos, des automobiles et cent et une autres choses, les paiements étant répartis non seulement sur une période de douze mois, mais même de dix-huit mois. Nous savons que cela se pratique dans toutes les provinces, peut-être pas davantage dans l'Ouest, mais sur une échelle assez vaste. Pour ma part je crois qu'il n'est pas raisonnable de s'adresser au gouvernement du Dominion et au Parlement pour obtenir des prêts qui permettront aux cultivateurs d'une province de payer des dettes créées par l'achat d'articles de luxe de ce genre payés à tempérament. Je propose que les dettes payées au moyen de ces prêts soient des dettes créées de bonne foi pour l'exploitation d'une ferme.

M. WOODSWORTH: Je désire demander à l'honorable député où il a puisé ses renseignements sur le caractère des maisons de ferme des trois provinces des Prairies.

M. CAHAN: Je n'ai pas parlé des maisons de ferme des trois provinces des Prairies. Je n'étudie pas cette question.

M. SPENCER: Et quant aux ventes à tempérament?

M. CAHAN: Puisque mon honorable ami veut le cavoir, voici ce que j'entends: j'ai obtenu mes renseignements, non seulement des banques, mais aussi des compagnies de prêts qui font des opérations dans l'Ouest et de certains des hommes les plus considérables que ces trois provinces aient produits. Ils m'ont dit que, comme dans les provinces de l'Est, les achats à tempérament ont causé une somme considérable de dettes non soldées dans les provinces des Prairies. La même chose se produit dans l'Est. Je ne dis rien d'extraordinaire.

M. GARLAND (Bow-River): Les renseignements qu'a obtenus l'honorable député au sujet de l'état des agriculteurs de l'Ouest sont inexacts.

M. CAHAN: Je veux bien en croire un homme qui connaît aussi bien que mon honorable ami ce dont il parle. Mais je me sers de ces renseignements pour mettre en lumière ce côté de la question: qu'on l'appelle une méthode de prêts du gouvernement fédéral ou de garantie d'obligations par le gouvernement fédéral, cela revient au même. Je considère que ces obligations sont garanties par le gouvernement fédéral dans des circonstances qui augmentent le taux de l'intérêt qu'aurait à servir le Gouvernement s'il garantissait ouvertement ces obligations, bien qu'il accepte des charges aussi lourdes. Dans quelle intention doit-on se servir du crédit du Gouvernement, car c'est ce qu'on se propose, comme le ministre lui-même l'admet? Doit-on s'en servir pour un autre but que d'aider au cultivateur à acquérir, cultiver et administrer sa ferme?

M. JACOBS: Si le cultivateur est accablé de dettes, l'honorable député pense-t-il qu'il importe de savoir comment ces dettes ont été contractées, puisqu'il faut les rembourser, sans quoi l'agriculteur perdrait sa terre?

M. CAHAN: Il vaudrait mieux éteindre la dette et que le cultivateur recommençât

à neuf. On devrait permettre aux agriculteurs de se prévaloir de la loi des faillites, comme les marchands de l'Est. Le paragraphe 2 de l'article 7 est ainsi conçu:

Les produits de cet emprunt sont employés aux fins suivantes et à nulle autre:

(a) Acquisition de terre à culture;

Ce qui est un usage bien convenable de l'emprunt.

(b) Achat d'engrais, semence, bétail, outils, machines et de tous instruments et outillage nécessaires à l'exploitation de la terre hypothéquée;

Voilà qui est encore fort bien.

(c) Erection de bâtiments de ferme ou déblaiement, drainage, clôtures ou toute autre amélioration permanente tendant à augmenter la valeur productive de la terre;

Fort bien, encore. Mais l'alinéa (*d*) ouvre de nouveaux horizons. Dans les alinéas (*a*), (*b*) et (*c*), on énuméré en détail des fins très louables auxquelles on peut consacrer le produit de l'emprunt. Comme tous les habitants du pays sont intéressés dans l'agriculture, on peut fort bien leur demander d'employer leur crédit en vue de l'acquisition de fermes et des instruments nécessaires à leur culture. Mais voici qui est différent:

(d) Libération des obligations déjà accumulées;

Je suis d'avis qu'on va trop loin quand on demande au trésor fédéral ou, si vous voulez, au gouvernement fédéral, de garantir et de procurer des prêts destinés à éteindre des dettes déjà contractées, dans le Nord-Ouest.

M. BROWN: Mon honorable collègue parle-t-il de toutes les obligations accumulées, ou établit-il une distinction entre elles?

M. CAHAN: J'établirais une distinction en faveur des dettes contractées pour les fins énumérées aux alinéas (*a*), (*b*) et (*c*). Mais il me semble qu'on abuserait si l'on consacrait ces emprunts à la libération des dettes accumulées de tout genre. Voilà ce que je veux dire.

M. MACDONALD (Glengarry): Le montant des prêts sera limité à 50 p. 100 de la valeur des terres et à 20 p. 100 de la valeur des améliorations.

M. CAHAN: J'en conviens. Mais, même alors, la disposition dont je parle est sujette à la critique.

M. GARDINER: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les paroles de l'honorable préopinant. Il se plaint que le crédit du pays va servir à aider l'agriculteur. Il serait aussi bien de préciser en quoi consiste le crédit et comment il prend naissance. L'unique fondement du crédit véritable c'est, pour le peuple canadien, d'avoir le talent de faire produire toutes ses industries et de lui assurer un bon service de distribution.

M. CAHAN: Vous vous aventurez dans un vaste domaine.

M. GARDINER: Les agriculteurs du Canada font naître un crédit énorme parce qu'il produisent en grande quantité, qu'ils distribuent leurs produits et sont utiles au pays. L'une des véritables raisons de leur entrée au Parlement pour demander qu'on les libère du taux d'intérêt élevé auquel il étaient soumis, c'est que dans le passé le Parlement se servait du crédit de la population du Canada au bénéfice d'intérêts particuliers. C'est la raison véritable qui nous fait réclamer cette loi. Je remarque que l'honorable député (M. Cahan) quitte la Chambre parce que nous sommes à traiter de la vraie question jusqu'au fond et non pas d'une façon superficielle. C'est l'attente et l'espoir des agriculteurs que ce projet de loi sera adopté par cette Chambre pour qu'ils puissent un peu profiter d'une mesure qui les libère des taux d'intérêt élevés auxquels ils ont été assujettis au cours des années passées. C'est à cause de ces taux élevés et du fait qu'un groupe de financiers de ce pays les établissaient eux-mêmes que nous, cultivateurs, nous nous trouvons dans la situation qui nous est faite aujourd'hui. Nous avons eu à subir la déflation, dont les maîtres de la finance nous ont fait porter tout le fardeau. Nous ne pouvions nous y soustraire parce que, dans le passé, le Parlement avait abandonné à ces financiers tout le crédit que la population du Dominion avait fait naître.

D'après l'honorable député qui vient de laisser la Chambre, en vertu de cette loi il ne sera pas consenti de prêt à l'est de Fort-William. Je pourrais lui dire que j'ai reçu des délégations des nouvelles régions de Québec, composées de cultivateurs désirant bénéficier de cette loi, car ils n'ont aucun moyen d'obtenir des emprunts à long terme à des taux peu élevés dans les régions qu'ils habitent. Il me fait plaisir aussi de voir que les cultivateurs des Provinces maritimes se prévaudront de cette loi.

L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges a trouvé beaucoup à redire aux créances privilégiées qui existent en Alberta. Il a donné l'exemple d'un prêt consenti sur une propriété au montant de $11,600 par une compagnie de prêt hypothécaire; quand la compagnie vint pour foreclore l'hypothèque en prenant possession du bien-fonds, elle constata qu'il était déjà grevé de créances privilégiées au montant d'environ $17,000. L'honorable député blâme le gouvernement provincial au sujet de ces créances privilégiées. Je voudrais maintenant en peu de mots expliquer ces pré-

tendues priorités. On a reproché au gouvernement provincial d'avoir grevé ses bien-fonds de créances privilégiées. Mais ce n'est pas à lui que revenait la première prétendue créance privilégiée de $9,507. Cette somme représentait un privilège en faveur du Dominion pour des semences, et alors ce sont les autorités fédérales qui en avaient la responsabilité. En conséquence il est injuste d'imputer cette responsabilité au gouvernement provincial.

M. CAHAN: Est-il possible que nous adoptions une loi au sujet des semences sans le concours des provinces?

M. GARLAND (Bow-River): Ce sont des créances privilégiées du Dominion et non des provinces.

M. GARDINER: Ces semences furent distribuées après l'insuccès de la récolte de 1914. La plupart des terres grevées de ces engagements appartenaient à la couronne. Je n'ai jamais connu un cas où ce privilège du Dominion relatif à l'avance de grains de semence fût attaché à d'autres bien-fonds. Puis l'autre somme de $3,165 représentait les redevances en impôts municipaux et provinciaux. Allez où vous voudrez en ce pays,—que ce soit dans une ville grande ou petite ou dans un village,—mais partout vous constaterez que les impôts ont priorité sur les hypothèques. Il n'est que raisonnable qu'il en soit ainsi. Autrement il ne nous serait pas possible de garder bien longtemps notre organisation municipale. L'honorable député a aussi parlé d'un montant de $2,000 comme étant un privilège d'une société coopérative de prêt agricole dont la terre était grevée. Puis-je lui faire savoir que la compagnie de prêt en Alberta ne peut prendre un privilège que sur les bestiaux et sur la récolte sur pied. Ce n'est que dans ces cas qu'une compagnie de prêt peut avoir une créance privilégiée, et c'est l'usage de l'exercer sur la récolte sur pied. Cette société est actuellement la seule du genre en Alberta qui ait à ma connaissance, à l'exception des municipalités ce pouvoir d'exercer une créance privilégiée sur la récolte en cours de végétation. Même les banques, en vertu de la loi en existence, ne le peuvent pas.

Nous en venons maintenant à l'assurance contre la grêle représentant $627 du montant de $17,000 sur quoi l'honorable député trouve à redire. J'en conviens, cette créance privilégiée est une création municipale sous le régime municipal d'assurance contre la grêle. Seulement je dirai ceci à mon honorable ami: les compagnies de prêt hypothécaire dans le Canada occidental, du moins en Alberta, aiment que les gens qui leur empruntent de l'argent assurent leur récolte contre la grêle. Si cela ne s'opère pas en vertu du système municipal, les compagnies hypothécaires le feront par l'intermédiaire de compagnies particulières, que cela vous plaise ou non, et c'est applicable à la récolte sur pied. A mon sens, c'est un procédé fort cavalier, mais il faut qu'elles se protègent et, en conséquence, quand nous relevons cette petite hypothèque de $627 sur ces lopins de terre comme assurance contre la grêle, c'est dans une large mesure autant une protection pour la compagnie hypothécaire que pour l'emprunteur.

M. CAHAN: Je constate que, le 14 avril dernier, il y avait en Alberta des créances privilégiées impayées de 6 millions de dollars sur des terres à culture, pour grains de semence fournis par le gouvernement provincial subordonnément à une loi provinciale, et j'ai peut-être commis une erreur en mentionnant la créance privilégiée relative aux grains de semence. Ces hypothèques de 6 millions de dollars ont priorité en vertu d'une loi provinciale.

M. GARDINER: L'honorable député a affirmé fort catégoriquement que c'étaient des créances privilégiées détenues par le gouvernement fédéral pour grains de semence.

M. CAHAN: C'est, en effet, probable que je l'aie fait.

M. GARDINER: J'ai vu le même rapport et j'y ai relevé exactement ce que vous avez dit. Nous en sommes aux frais d'hôpital dans le crédit qu'il a lu, $231. L'honorable député voudrait, je suppose, que les gens vivant dans les provinces de l'Ouest fussent dans une situation telle que, faute d'argent pour acquitter leurs comptes d'hôpital, ils n'aient qu'à rester à la maison pour mourir. Telle semble être sa façon de traiter la question. Vu les conditions qui existent depuis la colonisation de l'Ouest, il a fallu pourvoir à la protection de la santé publique. Dans certains cas, il est fort vrai que les municipalités paient le compte d'hôpital et doivent grever de ce montant la terre de l'hospitalisé, mais le montant est strictement limité.

L'élément suivant dont s'occupe mon honorable ami, c'est le privilège du constructeur, $1,600. Ce gage grève une certaine propriété. Il faut se procurer du matériel de construction et engager des ouvriers pour bâtir. Ces privilèges de constructeur peuvent inclure les frais de main-d'œuvre et de matériel. Mon honorable ami doit comprendre que si une propriété est grevée ainsi, elle a subi des améliorations représentant la valeur du montant de l'hypothèque; en conséquence, la

garantie de la compagnie hypothécaire s'est accrue par l'érection de cette construction sur cette propriété.

Selon moi, nous pourrions peut-être amender le paragraphe 5 de l'article 7, relatif à la somme payable en sus du taux de l'intérêt pour payer les dépenses de la commission et constituer le fonds de réserve. Je conseille au ministre de limiter strictement le chiffre indiqué pour l'intérêt dans le compte des dépenses. L'une des choses, et probablement la seule chose que je redoute, relativement à ce projet de loi, c'est que les frais généraux ne soient trop grands pour l'organisation actuelle. Je préconise donc un amendement au paragraphe 5 prescrivant que le chiffre de l'intérêt, en sus de celui que payent les cultivateurs sur l'argent emprunté pour fins d'administration, n'excédera pas 1 p. 100 Nous devrions, je pense, le limiter, afin que les frais généraux soient les plus bas possible, et au lieu de joindre les dispositions relatives aux frais généraux et au fonds de réserve, je les séparerais et permettrais à la commission d'inclure dans les taux d'intérêt un montant suffisant pour constituer un fonds de réserve contre les pertes. En ce faisant, vous l'établirez sur une base plus solide et contrôlerez les dépenses à la source.

M. BURY: Je me lève pour corroborer jusqu'à un certain point ce qu'a dit l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges. Il est indubitable que la nature de la loi en Alberta a produit un effet très préjudiciable aux prêts, à ce point que les compagnies de prêts ordinaires ont cessé pour ainsi dire à une certaine époque toutes leurs opérations dans la province refusant de nouvelles avances. En conséquence, comme le nombre des prêteurs diminua, l'intérêt eut une tendance à la hausse. En d'autres termes, meilleure est votre garantie, plus l'argent est à bon marché. Un cultivateur vint me voir dans mon bureau pour négocier un emprunt et me demanda le taux de l'intérêt. Je dis que c'était 10 p. 100. Il répondit que c'était impossible. Je lui dis: "Je conviens que tout cultivateur qui emprunte de l'argent à 10 p. 100 est un fou." Il quitta mon bureau sans emprunter. Vous ne sauriez compter sur un taux d'intérêt bas en Alberta ou dans toute autre province, à moins de consentir à l'établissement d'une bonne garantie, et la législature de l'Alberta a certes compromis la garantie à laquelle les prêteurs ont droit comme l'un des premiers motifs qui doivent les induire à prêter à un taux bas.

Pour ce qui regarde les différents incidents ou privilèges mentionnés par l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges et l'honorable député d'Acadia, je prétends qu'il est absolument essentiel que tout prêt effectué en vertu de ce système soit assujetti aux lois de la province.

Il n'y a pas à en sortir, car le droit de propriété relève uniquement des provinces. Je ne crois pas que le Gouvernement doive demander aux provinces de modifier leurs lois de manière à ce que les prêts consentis en vertu de ce système échappent à l'ordre de priorité des hypothèques ordinaires dans la province. Je ne vois pas, par exemple, comment vous pourriez changer la priorité des taxes municipales et scolaires. De par leur nature même, celles-ci doivent être une première charge sur la ferme du cultivateur ou la propriété de quiconque bénéficie du service municipal et de l'école. Mais je trouve une différence appréciable entre une obligation de cette nature, taxe municipale et taxe scolaire, et l'obligation pour grain de semence ou même l'assurance contre la grêle, ou presque toute autre obligation possible sur une ferme.

L'honorable député d'Acadia a mentionné l'assurance contre la grêle. Bien que l'assurance contre la grêle soit indispensable pour le cultivateur,—et le créancier hypothécaire, individu ou compagnie, assurera pour se protéger lui-même si l'autre n'y voit pas,—la loi de l'Alberta ayant soustrait de l'hypothèque ou de l'acte l'obligation personnelle, la garantie de cette assurance n'est plus ce qu'elle était. En d'autres termes, le créancier hypothécaire ayant sa créance privilégiée sur la terre ne peut, d'après les lois de l'Alberta, réclamer du cultivateur personnellement, ni saisir aucun autre bien qu'il peut posséder avant d'avoir épuisé tous ses moyens contre l'immeuble. Il va donc de soi que même si le cultivateur touche son assurance contre la grêle, sa ferme ne se trouvera pas réellement libérée d'hypothèque, parce que cette assurance ne peut être saisie. Si les banques ou autres institutions garanties par hypothèques sur fermes tiennent à l'assurance contre la grêle c'est uniquement pour éviter la ruine complète des cultivateurs, se rembourser, si les cultivateurs le veulent bien, sinon permettre à ceux-ci de se remettre à l'œuvre l'année suivante. Mais l'assurance contre la grêle n'est pas une garantie supplémentaire.

Je pourrais parler des autres obligations...

Des VOIX: Suffit.

M. BURY:... mais la courtoisie des honorables députés m'en dispensera. J'ajouterai toutefois que si ce projet doit passer dans la pratique, le Gouvernement devra s'arranger avec les autorités provinciales pour que les avances consenties en vertu de cette loi ne

passent pas après l'obligation des grains de semences, l'assurance contre la grêle, ou toute autre garantie, même le privilège du constructeur. En Alberta, le privilège du constructeur n'est admis que dans la mesure où il accroît la garantie du créancier hypothécaire. L'hypothèque passe avant l'obligation des constructeurs, mais en proportion seulement de la valeur accrue de la propriété, en sorte que je n'y vois pas grande objection Quant aux autres obligations, je demande instamment au ministre de prendre avec les autorités provinciales les mesures qu'il faudra pour assurer la priorité à la garantie du prêt consenti en vertu de cette loi.

Je prie le ministre d'examiner soigneusement s'il ne serait pas à propos d'établir une procédure légale expéditive et économique relativement à l'exécution de ces garanties. Actuellement, il faut passer par les formalités interminables d'une citation en justice pour obtenir soit une ordonnance de vente soit la forclusion pour entrer en possession de la ferme. Quand le gouvernement fédéral et les autorités provinciales coopèrent à un système de ce genre, il devrait être pourvu à un mode expéditif et peu dispendieux de réaliser sur ces garanties. Pour terminer, je désire remercier les honorables députés qui ont cru nécessaire d'applaudir durant les quelques remarques que j'avais à faire.

M. GARLAND (Bow River): Cet article me paraît le plus important de tous, et l'empressement de certains honorables députés dans certaines parties de la Chambre à vouloir en disposer sans examen suffisant me surprend. Je veux rappeler au ministre les remarques énergiques de l'honorable député d'Acadia (M. Gardiner) à propos de l'article 5.

Je dirai tout de suite que, à moins de pouvoir avancer l'argent à un intérêt ne dépassant pas 7 p. 100, le projet mettra du temps à réussir, et bien peu s'en prévaudront. Au fait, tout dépendra du taux d'intérêt. Il est vrai, comme on l'a déjà dit, que la question d'une administration efficace est également à considérer, mais celle-ci avec un taux d'intérêt trop élevé anéantirait tout l'effet du projet de loi, de sorte que le cultivateur n'en retirerait aucun avantage. Le paragraphe 5 de l'article 7 est ainsi conçu:

> Le taux d'intérêt sur les prêts consentis en vertu de la présente loi doit être un taux supérieur à celui que rapportent les dernières séries d'obligations de prêt agricole lors de leur émission par la Commission; il doit suffire, au jugement de la Commission, à couvrir les frais des opérations et à procurer les réserves nécessaires en cas de pertes.

Et ainsi de suite. Je suis opposé à laisser ces vastes pouvoirs entre les mains de la commission, qui ne devrait pas être autorisée à évaluer elle-même les frais de son administration. Tous les membres savent par expérience personnelle que les corps nommés par le Gouvernement sont tentés d'augmenter l'importance de leurs fonctions, qu'il s'agisse de commissions ou de départements gouvernementaux. Il est dangereux que l'on voie trop grand, que trop de fonctionnaires soient nommés, et que de plusieurs autres manières les dépenses soient accrues et le taux d'intérêt porté plus haut.

Je désirerais que ce paragraphe contînt un maximum de 1 p. 100 pour les frais administratifs. Je conviens naturellement avec les honorables députés qui ont étudié ce bill ou d'autres semblables depuis quatre ou cinq ans que nous devons protéger tout le projet en insérant une disposition relative à une réserve convenable. Nous ne nous y opposons pas. Mais en plus du pouvoir considérable accordé par cet article, si les honorables députés se reportent au premier paragraphe de l'article 9 ils trouveront une clause relative à un vaste fonds de réserve se montant à 25 p. 100 du capital total payé de la commission, ce qui peut être une réserve contingente pour les fins de l'administration. En d'autres termes, nous avons déjà dans le premier paragraphe de l'article 9 toute la disposition voulue au sujet de toute dépense additionnelle que l'administration peut être obligée de faire au début pour l'expédition de ses affaires au delà de 1 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est simplement pour savoir ce que la commission ferait des recettes si elle en avait. Elle n'en fait pas.

M. GARLAND (Bow-River): Pas nécessairement, sans doute, mais il y a une clause relative à une réserve contingente sur laquelle, si elle existe, l'administration peut tirer. Ces deux pouvoirs réunis sont trop vastes pour la commission. De concert avec mon collègue d'Acadia (M. Gardiner) je suis fortement d'avis que nous devrions limiter les frais administratifs. Les réserves devraient être l'objet de toutes les dispositions voulues, mais il importe que les frais d'administration soient limités.

L'hon. M. DUNNING: J'espère que mon honorable ami ne pensait pas à moi lorsqu'il a dit que ce bill ne devait pas être adopté à la hâte. Je crois avoir manifesté beaucoup de patience ce soir.

M. GARLAND (Bow-River): Je ne vise nullement le ministre. Il a été fort patient et son attitude a été irréprochable, mais je ne puis en dire autant des honorables députés

qui ont tapé sur leurs pupitres chaque fois que leurs collègues critiquent en toute sincérité le projet de loi.

L'hon. M. DUNNING: Je suis assez embarrassé au sujet de la question de limiter les dépenses de l'administration, vu que, si je comprends bien, un certain nombre de membres des deux côtés de la Chambre l'ont déjà débattue avec le ministre des Finances, et qu'il consent à accepter leur proposition. Je suppose que je ne puis échapper à la responsabilité ministérielle assez pour ne discuter que les difficultés que je vois dans l'application du projet, de sorte que je fais mieux de proposer au nom du ministre des Finances d'insérer après le mot "opérations" à la cinquième ligne les mots "n'excédant pas 1 p. 100 du montant de l'emprunt". Le paragraphe serait alors ainsi conçu,—et je prie lhonorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton) et l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) de bien écouter, vu l'intérêt qu'ils prennent à cette question, s'il faut en juger par leurs observations passées:

Le taux d'intérêt sur les prêts consentis en vertu de la présente loi doit être un taux supérieur à celui que rapportent les dernières séries d'obligations de prêt agricole lors de leur émission par la Commission; il doit suffire, au jugement de la Commission, à couvrir les frais des opérations n'excédant pas 1 p. 100 du montant de l'emprunt et à procurer les réserves nécessaires en cas de pertes.

L'hon. M. STEVENS: L'idée est parfaitement juste.

L'hon. M. DUNNING: Le motif.

L'hon. M. STEVENS: Oui, mais les mots additionnels sont mal placés.

L'hon. M. DUNNING: Je ne pense pas.

M. NICHOLSON: Qu'arrivera-t-il si l'on constate que la loi ne peut être appliquée au moyen de cette dépense? Il faudra certainement trouver des moyens pour appliquer la loi?

L'hon. M. DUNNING: Je prierais mon honorable ami de ne pas me transporter ce soir sur le domaine des prophéties. Nous pouvons au moins essayer d'appliquer la loi dans ces conditions. Aux Etats-Unis on permet 1 p. 100, bien que dans ce montant il y ait une disposition relative aux pertes.

Une VOIX: Très bien! très bien!

L'hon. M. DUNNING: Les honorables membres qui applaudissent ne devraient pas oublier la distinction qui s'impose entre fournir 1 p. 100 comme base à des opérations comportant le débours d'un billion de dollars et mettre en œuvre un nouveau système comportant le prêt d'un million de dollars, au cours d'une année et de n'avoir en conséquence qu'une somme de $10,000 pour le faire fonctionner.

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre ne désire certes pas faire tort au projet de loi en fixant à un billion de dollars la limite en vertu de laquelle la clause de 1 p. 100 ne s'appliquera pas?

L'hon. M. DUNNING: Pas du tout.

M. GARLAND (Bow-River): De fait, j'ai sous la main le dernier rapport de la commission fédérale du prêt agricole des Etats-Unis, où il est admis en toute franchise à la lumière de l'expérience acquise que, du moment que les prêts hypothécaires consentis par une banque atteignent le chiffre de 100 millions, du fait du volume des transactions, elle est en mesure d'acquitter tous les frais d'exploitation, toutes les pertes et tous les autres frais, avec une marge de moins de 1 p. 100.

L'hon. M. DUNNING: Loin de moi l'idée de déprécier ce projet de loi, mais il y a une grande différence entre même 100 millions et la somme mise en jeu dans un nouveau projet de cette nature.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'amendement vise un excellent but. Cependant, il n'y a pas d'excuse pour dépenser $50,000 comme nous le ferons, avec un chiffre d'affaires de 5 millions. Dans une affaire comme celle-là, les frais généraux devraient être réduits à la plus simple expression, car il n'est pas du tout nécessaire d'installer des bureaux luxueux avec fenêtres à glaces polies et ainsi de suite. Le système peut et doit fonctionner à peu de frais. La seule critique que je me permettrai, c'est que cette limite de 1 p. 100 constitue une invitation à débourser de plus fortes sommes que nous ne devrions.

L'hon. M. DUNNING: Avec le système en vigueur en Saskatchewan, il est nécessaire de s'adresser chaque année à l'assemblée législative afin d'obtenir les sommes suffisantes à l'acquittement des frais de gestion, lesquels, je m'en souviens fort bien, ont été maintenus au chiffre de $60,000 pendant plusieurs années. Or, on fait là-bas quelque chose comme 10 millions de prêts.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cette somme représente les 6/10 de 1 p. 100.

L'hon. M. DUNNING: Exactement; cependant, je n'oserais affirmer que cette somme de $60,000 comprend tous les articles que nous incluerons sous la rubrique: "Frais d'administration," sous le régime du projet en

délibération. Certains frais que l'emprunteur doit acquitter varient avec les différents systèmes.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le paragraphe 6 décrète que chaque prêt agricole est remboursable par versements annuels, ou semestriels, égaux du principal et de l'intérêt tandis que le paragraphe 4 de l'article 9 projette de rembourser la dette par l'annulation des actions. Lequel des deux a raison? Il ne saurait y avoir deux remboursements de l'emprunt.

L'hon. M. DUNNING: Si mon honorable ami peut concevoir que le système réussisse au point de verser des dividendes, lesquels seront détenus par la commission en vertu de l'article auquel il fait allusion; d'autre part, s'il peut se représenter que l'emprunteur s'acquittera fidèlement de ses versements annuels, principal et intérêts, il peut se rendre compte qu'il arrivera un moment où les dividendes accumulés à son crédit entre les mains de la commission suffiront à rembourser la somme qu'il a empruntée. Et lorsque cette situation se sera produite, les dispositions du dernier paragraphe de l'article 9 s'appliqueront.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si c'est là l'intention, le texte ne le dit pas.

L'hon. M. DUNNING: Si mon honorable ami veut bien relire l'article avec soin il se convaincra que c'est bien cela.

M. CARMICHAEL: Si j'ai bien compris les explications fournies au cours du présent débat, le taux de l'intérêt à acquitter sur les obligations serait d'environ 5 p. 100, auquel il faudrait ajouter 1 p. 100 pour frais d'administration et pourvoir, en outre, aux réserves nécessaires pour combler les pertes. Or, je n'ai pas encore entendu le ministre prédire ce soir quelles sommes il faudra à son avis pour constituer cette réserve. Ces sommes représenteront une fraction de 1 p. 100, peut-être ½ p. 100, je n'en sais rien. Peut-être que le ministre ne se soucie guère de jouer au prophète. Au cours de remarques qu'il a faites tout à l'heure cependant, il a manifesté l'avis que 6½ p. 100 serait le taux d'intérêt le plus bas que l'emprunteur serait appelé à verser. Or, l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Boys) a mis le comité au fait que le gouvernement provincial de l'Ontario fait des prêts aux cultivateurs de cette province à raison de 5½ p. 100 d'intérêt. Je me demande pour quelle raison le gouvernement fédéral, qui administre les affaires d'une confédération composée de neuf provinces, ne peut faire la même chose sans exiger un intérêt de 6½ p. 100.

[L'hon. M. Dunning.]

L'hon. M. DUNNING: Que mon honorable ami lise les statuts de la province d'Ontario et il y trouvera l'explication qu'il demande. Je les avais sous la main tout à l'heure, mais on me les a enlevés. La province assume séparément les frais de gestion.

M. CARMICHAEL: Je suis d'avis que ce n'est pas là la véritable raison qui permet au gouvernement provincial de l'Ontario de prêter aux cultivateurs à un taux d'intérêt aussi bas. Le véritable secret réside dans le fait que la province d'Ontario utilise à cette fin les économies du peuple sur lesquelles on acquitte un taux d'intérêt de 4 p. 100, je pense.

Un MEMBRE: 3½ p. 100.

M. CARMICHAEL: C'est encore mieux. Ensuite, elle prête à un écart de 2 p. 100, faisant payer au cultivateur 5½ p. 100. L'honorable député de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens) a fait observer que le cultivateur devrait avoir de l'argent à un intérêt maximum de 6 p. 100 et je suis parfaitement d'accord avec lui. Si le cultivateur ne peut pas avoir d'argent à un taux ne dépassant pas 6 p. 100, je crains que notre projet de crédit agricole n'avorte, mais je suis d'avis qu'on peut donner l'argent au cultivateur à un maximum d'intérêt ne dépassant pas 6 p. 100.

L'honorable député de Macleod (M. Coote) a fait une suggestion que personne n'a relevée. Il a dit que nous avions dans les caisses d'épargne postales une somme de 300 millions sur laquelle nous payons 3 p. 100 d'intérêt. Je me demande s'il n'existe pas un moyen de mettre ces sommes entre les mains des cultivateurs à un taux moins élevé que ce que nous pourrons trouver à New-York. Nous avons des bureaux de poste dans tout le Canada et ce n'est pas faire preuve de trop d'imagination que supposer comment nous pourrions payer au peuple 3½ p. 100, ou même 4 p. 100 sur ses économies. Si le Gouvernement voulait convenir de payer 4 p. 100 par l'entremise des caisses d'épargne postales il aurait tous les fonds voulus pour mener à bien ce projet et il pourrait prêter l'argent à un taux maximum de 6 p. 100, peut-être même, 5½ p. 100. Je connais de nos sages financiers qui vous diront que c'est envahir le domaine des banques, que nous empiétons sur la propriété des banques et que nous enlevons du capital fructueux de ces institutions. C'est justement ce que je désirerais faire. Les banques du pays ont opéré avec les économies du peuple en ne leur payant même pas 3 p. 100 d'intérêt, comme on l'a fait observer il y a environ une semaine, mais en ne payant que

1½ ou 2 p. 100. Si le Dominion voulait prendre aux banques une partie des économies du peuple, nous ne ferions rien de bien injuste.

Je suis fortement d'avis, monsieur le président, que si nous ne pouvons pas maintenir ce taux d'intérêt, à un maximum de 6 p. 100 nous rendrons le projet inutile à son début même, parce que 6½ p. 100 ne représentera pas le total du taux d'intérêt que l'emprunteur devra payer. Il doit souscrire 5 p. 100 du montant de son emprunt et si vous tenez compte de l'intérêt de ces 5 p. 100, en même temps que des 6½ p. 100, cela se trouve faire près de 7 p. 100. Donc, je pense qu'il ne serait pas difficile pour les sociétés de prêts sur hypothèques de réduire leurs intérêts de 8 à 7 p. 100 et de cette manière ruiner ce projet de crédit agricole avant qu'il fonctionne.

M. GARLAND (Bow-River): Il y a deux ou trois explications que je voudrais bien recevoir du ministre. S'il examine le paragraphe 1 de l'article 7, il verra qu'on a prévu un maximum de $10,000 qu'on pourra avancer à une seule personne ou à deux ou davantage, dans le cas de propriété collective d'une ferme. Je ne me plains nullement du montant, mais je tiens à attirer son attention sur l'injustice dont souffrent les fermes appartenant à des associés et le ministre sait qu'il en existe un grand nombre dans l'Ouest du Canada. Ce sont des risques de tout premier ordre et, sous le régime de cette loi, ces gens sont privés d'un prêt. Pendant que le ministre étudie ce point je vais lui soumettre ma seconde idée. Dans le paragraphe 7 de l'article 7, il verra qu'on a pris des dispositions pour imposer des intérêts à un taux n'excédant pas 8 p. 100 par an, sur les paiements en retard. A mon sens, c'est un taux absolument excessif; il ne devrait pas dépasser 7 p. 100, tout au plus et, en réalité, il devrait être laissé à la discrétion de la commission dans les cas où de grandes difficultés ont mis le débiteur dans la triste situation de ne pouvoir faire face aux intérêts.

L'hon. M. DUNNING: Les mots "n'excédant pas" sont dans l'article.

M. GARLAND (Bow-River): 8 p. 100 est un chiffre trop élevé. Si le ministre voulait mettre "n'excédant pas 7 p. 100" cela vaudrait beaucoup mieux.

L'hon. M. DUNNING: Au sujet des remarques de l'honorable député de Kindersley, je puis dire que je préfèrerais beaucoup déclarer aux cultivateurs du Canada, comme expression de mon opinion, que le taux est probablement plus élevé qu'il ne sera plus tard, que de suggérer un taux moins élevé que nous ne pourrons accorder. Mon honorable ami se souvient sans doute qu'on m'a pressé de donner mon impression personnelle, qui après tout n'est que l'expression d'un seul individu. Etant donné que c'était mon opinion et que je dois en supporter la responsabilité, je préfère beaucoup mieux citer un taux plus élevé qu'il ne sera que de citer un chiffre moins élevé que celui produit par les résultats. J'espère qu'il nous sera possible de réduire le taux de l'intérêt à 6 p. 100, mais je dis franchement que ce résultat sera très difficile à atteindre, bien qu'il existe une tendance vers un prix moins élevé de l'argent, tendance qui est des plus encourageantes. Les honorables députés se rappellent que les obligations du crédit agricole de la Saskatchewan étaient cotées autrefois à 5 p. 100 au pair et que maintenant elles se vendent à 4½ p. 100. Lorsqu'on en aura vendu un certain nombre à ce taux-là, il n'y a pas de doute que cela ne modifie le prix de base, mais cela ne se fera qu'après un certain temps. Voilà qui est dit pour le paragraphe 5.

Quant au paragraphe 7 j'accepterai volontiers la proposition de l'honorable député de Bow-River qui est de réduire le taux d'intérêt de 8 à 7 p. 100. J'estime que le taux d'intérêt sur les arrérages devrait être plus élevé que le taux initial. Les cultivateurs sont comme les autres êtres humains; ils acquittent d'abord les dettes portant l'intérêt le plus élevé et gardent les autres pour la fin. Mais un taux de 7 p. 100 sera probablement un encouragement suffisant. C'est pourquoi je propose que le mot "huit" à la quatrième ligne du paragraphe 7 soit rayé et remplacé par le mot "sept".

(L'amendement est adopté.)

M. BURY: Le ministre veut-il nous dire s'il a l'intention de s'entendre avec les provinces pour avoir une méthode de recouvrement simple et peu coûteuse et aussi pour empêcher la priorité des autres créances?

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député a posé deux questions dont la première a trait à l'adoption d'un mode de recouvrement peu coûteux. Etant avocat, l'honorable député sait évidemment la différence qu'il y a à cet égard entre les différentes provinces. Nous supposons que ceux qui seront chargés d'appliquer cette loi feront tout leur possible pour en rendre l'application aussi économique que possible. Pour moi, il serait inutile d'essayer de prescrire quoi que ce soit à ce sujet dans la loi, mais au point de vue administratif, il n'y a pas de doute que le Gouvernement et

partant la commission n'aient intérêt à employer les méthodes judiciaires les plus simples.

Quant à la seconde question, celle qui a trait à la priorité des créances, mon honorable collègue remarquera, d'après l'article 12, que le Gouvernement y a veillé, surtout en ce qui concerne les priorités futures.

M. BURY: Exclusivement les priorités futures.

L'hon. M. DUNNING: Mais à part la lettre même de la loi, il faut user de bon sens dans son application, étant donné surtout qu'elle prévoit le concours d'une autre autorité. En effet, il faudra que le gouvernement fédéral entame des pourparlers avec les gouvernements provinciaux pour savoir quelles sont les provinces désireuses de participer à l'entreprise et il faudra discuter toutes ces questions en même temps que ce qui s'y rapporte. Mais je ferai remarquer ceci à l'honorable député, c'est que le Gouvernement ne réclame pas pour ces créances une priorité qui ne s'applique pas aux autres créances du même genre. Le Gouvernement ne demande pas cela; on ne le trouvera nulle part dans la loi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pense qu'on a raison.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député d'Edmonton-Est, au sujet de ces prêts, voulait que nous eussions une priorité dont d'autres créanciers du même genre, des porteurs de première hypothèque ne jouissent pas actuellement en vertu de la loi provinciale. J'ai répondu qu'à mon avis il ne fallait pas y songer.

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

Les articles 9, 10 et 11 sont adoptés.

Sur l'article 12 (législation préjudiciable à la garantie):

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre a-t-il étudié la question de savoir s'il serait à propos d'inclure également les lois actuelles? Cela l'aiderait au moment voulu.

L'hon. M. DUNNING: Jusqu'à présent le Gouvernement a considéré que puisque la commission centrale a le droit de proportionner les prêts, cela lui permet de parer jusqu'à un certain point aux conditions actuelles. En d'autres termes, nous pouvons dire à une commission provinciale ou à un gouvernement provincial: en raison de certaines priorités qui existent dans votre province, nous ne pensons pas que la proportion de la somme totale à prêter doive être aussi grande que là où ces priorités n'existent pas. Les pourparlers auront un bon effet à cet égard.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si l'honorable ministre est de cet avis, pourquoi alors laisser cette disposition?

L'hon. M. DUNNING: C'est pour l'avenir.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si mon honorable ami entend remédier à l'abus existant en refusant simplement de consentir un prêt au delà d'un certain montant, il peut aussi bien le faire en imposant la même condition à l'avenir, et en limitant les prêts à un certain montant. Si nous voulons être sérieux à cet égard, nous devrions au moins faire preuve d'un peu de logique dans un sens ou dans l'autre. Si le ministre n'est pas sérieux, laissons les choses en l'état et n'en parlons plus. Mais je puis l'assurer qu'il ne fait qu'ajouter à ses difficultés. On peut facilement dire: "loi existante ou à venir". Mais il peut s'estimer tout à fait satisfait de tous ces prêts. Dans ce cas, il ne devrait pas en être question dans cet article. Il devrait être conséquent.

L'hon. M. DUNNING: Je ne vise pas tant à faire personnellement preuve de logique qu'à élaborer une mesure qui soit d'une application pratique. Si nous convenons, et je crois que c'est aussi l'avis du comité en général, que la commission canadienne des prêts agricoles ne devrait pas jouir, au sujet des hypothèques dont il s'agit, de privilèges spéciaux comparativement aux autres prêts hypothécaires...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous sommes d'accord là-dessus.

L'hon. M. DUNNING: Si nous reconnaissons tous qu'il en est ainsi, il nous faut faire face aux conditions telles qu'elles sont, et je prétends que le meilleur moyen de se prémunir contre ces conditions de nature variée consiste à exercer une certaine mesure de réglementation quant à la proportion des prêts à consentir dans les provinces où, au point de vue priorité, les conditions sont moins avantageuses qu'elles ne le sont ailleurs. De plus, je suis d'avis que cet article 12 pourrait être d'un effet salutaire à l'avenir dans les provinces qui songeaient à établir de nouveaux rangs de priorité. Nous leurs opposerions l'article 12, et j'ai lieu de croire que, dans les circonstances, on en constatera le mérite.

(L'article est adopté.)

Les articles 13, 14 et 15 sont adoptés.

Sur l'article 16 (règlements).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demande si l'on peut nous renseigner sur ce qui en réalité constitue la chose la plus importante dans cette loi, savoir son exécution. De quelle façon cette commission sera-t-elle constituée? Combien d'années de service politique exigera-t-on de ceux qui en feront partie? C'est ce que nous voudrions savoir? S'il n'y a pas moyen d'écarter de cette affaire la question politique et de l'aborder uniquement au point de vue affaires d'une façon ou d'une autre, nous perdons simplement notre temps et nous nous berçons d'illusions. Que fera-t-on?

L'hon. M. DUNNING: Vraiment, monsieur le président, nous avons examiné cet aspect de la question lors de la discussion de l'article 3. Nous en avons aussi parlé lorsque nous étions à examiner la clause concernant la nomination des représentants des provinces. Cela va sans dire, rien ne nous garantit que les provinces du Canada seront indéfiniment d'un allégeance politique ou d'une autre. Les provinces, qui, abstraction faite de la constitution politique de leur gouvernement à ce moment-là, adhéreront au projet, feront leurs propositions comme l'exige cette loi. Je reviens à l'article 3, lequel est ainsi conçu:

Il est institué une commission appelée la Commission du prêt agricole canadien, qui est un corps constitué et politique et se compose de quatre membres dont l'un est le ministre...

Il s'agit du ministre des Finances.

...qui en est le président, et dont les trois autres sont nommés par le gouverneur en son conseil. L'un des membres ainsi nommés est désigné sous le nom de commissaire du prêt agricole canadien et est l'administrateur en chef de la Commission. Le commissaire est nommé pour le nombre d'années que le gouverneur en son conseil peut fixer. Les autres membres de la Commission sont nommés en premier lieu, l'un pour une période de trois ans, et l'autre pour une période de six ans; ensuite, la nomination des membres autres que le commissaire est pour une période de six ans. Tout membre de la Commission est rééligible.

Il est question des provinces dans un autre article.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne veux pas parler de ces dernières. Si nous obtenons de ce Gouvernement des nominations convenables, nous aurons lieu d'être satisfaits. De plus, je ne veux pas parler de la lettre de la loi, mais des aptitudes que le gouvernement exigera. Combien d'années, par exemple, d'expérience, couronnée de succès, faudra-t-il compter en matière de prêts agricoles, et autres choses de ce genre, dans les provinces de l'Ouest pour être éligible à la nomination? Quelles sont les qualités que le Gouvernement juge indispensables chez ces trois commissaires? Je ne parle pas du ministre des Finances. D'office, il fait partie de la commission, mais il aura bien peu à faire. Il s'agit des trois commissaires à nommer, surtout du commissaire en chef. Quelles aptitudes le Gouvernement exigera-t-il, ou ne s'en préoccupe-t-il pas du tout?

L'hon. M. DUNNING: Je ne crois pas que l'honorable député soit sérieux en faisant cette question?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis très sérieux.

L'hon. M. STEVENS: Je regrette de n'avoir pas été ici pour la discussion de l'article 3. Je n'ai vu nulle part que les porteurs auraient un représentant dans la commission. Je ne veux pas retarder l'adoption du bill, mais est-ce que le ministre ne consentirait pas à un amendement à cet effet? On pourrait le faire proposer au Sénat.

L'hon. M. DUNNING: On s'en est occupé. Aux Etats-Unis, le même idée a été émise; mais il est difficile de faire cela, parce que les bons changent constamment de propriétaire. Cependant, la proposition est intéressante, et je l'examinerai.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre n'a pas dit les qualités exigibles pour tenir un mandat de cette importance. Est-ce que le Gouvernement n'a pas au moins pris une décision à ce sujet? J'aurais cru que le ministre fût prêt à nous répondre là-dessus.

L'hon. M. DUNNING: L'expérience acquise par l'honorable membre en ces matières le préparerait à occuper le poste. Mais, à d'autres égards, il ne serait pas aussi bien qualifié. La charge demande d'être remplie par un homme d'expérience, de jugement sain et de réputation inattaquable. Un jugement droit est la première qualité exigible pour la fonction. La seconde est l'énergie. Je l'ai déjà dit dans la discussion de la disposition qui s'y rapporte.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je le sais, mais le pays ne sait pas lui, comment les ministres s'y prennent pour trouver ces hommes énergiques. Cela ne veut rien dire. Je demande de nouveau au Gouvernement de nous déclarer s'il a fait son choix du titulaire de la fonction. Je ne sais s'il l'a fait, mais il me semble qu'avant de choisir les membres du bureau le Gouvernement aurait dû se mettre en quête d'hommes d'expérience en ces sortes de choses et qui ont des affaires de l'Ouest une connaissance de première main.

L'hon. M. DUNNING: Les affaires de tout le Canada.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est l'Ouest qui m'intéresse pour le moment. Si l'on veut que l'entreprise réussisse, il faut l'appliquer à l'Ouest. Je n'y vois aucun inconvénient. Tout ce que je dis, c'est qu'il faut confier l'exécution de pareille loi à des gens compétents qui connaissent la région où elle s'appliquera principalement et qu'ils aient plusieurs années d'expérience dans ces sortes d'affaires et y aient remporté quelque succès.

L'hon. M. DUNNING: Notre collègue peut être sûr que le Gouvernement se portera garant de la compétence des hommes qu'il aura choisis. Nous sommes, autant que l'honorable membre, désireux de voir l'entreprise bien conduite. Je suis d'accord que les membres du bureau devront avoir eu de l'expérience dans ce genre d'affaires. Le Gouvernement tiendra compte de toutes ces considérations. Il assumera avec plaisir toute la responsabilité de la mise en marche du service.

(L'article est adopté.)

L'article 17 est adopté.

Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 97) déposé par l'honorable M. Stewart, portant modification de la loi relative aux parcs et aux réserves forestières du domaine fédéral.

La séance est levée à onze heures et demie.

Mercredi, 2 juin 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

L'ELECTION DE RIVIERE-DE-LA-PAIX

M. l'ORATEUR: Le rapport de M. Todd, chargé de l'examen des pétitions, sur une certaine requête présentée hier, a été le sujet d'une objection. Ce rapport apparaît aux Procès-Verbaux de la séance d'hier.

Le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) a exposé que le greffier des pétitions ne devait pas dicter, pour ainsi dire, l'attitude de la Chambre. J'ai lu très attentivement le rapport de M. Todd, lequel, par parenthèse, à l'emploi du Parlement depuis près de cinquante ans, est un de ses fonctionnaires les plus distingués. Inutile de dire que je n'ai pas inspiré son rapport mais je suis sûr qu'il s'est conformé à la pratique suivie depuis aussi longtemps que je me souviens.

Les honorables députés remarqueront les conclusions de M. Todd:

La forme et la teneur de la pétition, autant qu'il est question de la première partie de la prière, sont conformes aux exigences de l'article 75, et porte seulement sur les matières que la Chambre a le droit et la compétence de traiter si elle le désire; cependant, si la Chambre suivait le cours qui lui est suggéré dans la deuxième partie de la prière, elle autoriserait apparemment d'autres personnes à exercer des pouvoirs qu'elle a déjà délégués par statut à la juridiction exclusive des tribunaux.

En apparence, la première partie de la prière de la pétition en question est de nature simplement préliminaire et conduit à la demande principale contenue dans la deuxième partie. Conséquemment la prière, considérée dans son ensemble, place la pétition sous le coup de la décision de monsieur l'Orateur Lemieux donnée le 6 mai dernier dans une affaire à peu près semblable. Et cette décision a été appel, maintenue par la Chambre, c'est-à-dire qu'une pétition demandant une décision de la Chambre pouvant entraîner d'une façon quelconque un empiétement sur les dispositions de la loi des élections contestées, chapitre 7 des S.R.C., 1906, ne peut être reçue.

Dans les circonstances, j'ai l'honneur de faire rapport que la pétition ne devrait pas être reçue.

M. Todd n'ordonne pas à la Chambre, il ne lui conseille même pas de ne pas recevoir la pétition. Il dit simplement que, selon lui, en sa qualité de fonctionnaire ayant une expérience de cinquante ans, et ayant toujours fait rapport dans le même sens à la Chambre, la pétition ne devrait pas être reçue. Mais la Chambre, naturellement, est libre de la recevoir ou non, à son gré.

Voici ce que je désire faire observer, et je laisse de côté les mérites de la cause: l'an dernier en deux occasions, le 17 et le 27 juin, le greffier des pétitions a fait rapport au sujet de deux pétitions avec cette remarque: "Irrégulier. Entraînerait la dépense de deniers publics." Et, à la Chambre, le 17 et le 27 juin, M. l'Orateur a, suivant l'usage immémorial, décidé:

Que ladite pétition ne peut être reçue parce qu'elle entraîne la dépense de deniers publics.

La même rédaction est employée cette année que l'an dernier; dans ce cas-ci c'est donc la même marche suivie que dans le passé. Il est admis que lorsque ce fonctionnaire présente son rapport, pourvu qu'il n'outrepasse pas son autorité et reste dans les bornes des devoirs qui lui sont prescrits, la Chambre l'accepte toujours. Comme je l'ai dit il y a un instant, je ne parle pas maintenant des mérites de la cause. Je vois qu'il y a une motion tendant au rejet du rapport et au plus ample examen de cette pétition.

Comme la décision de ce fonctionnaire a été mise en doute hier, permettez-moi de lire le classement du service civil du Canada qui définit ses fonctions:

Greffier des pétitions,

Définition de la classe:

Sous direction, recevoir et se charger des pétitions présentées par les députés de la Chambre des communes, lire et reviser les pétitions en conformité avec les règles; porter à l'attention de l'Orateur ces pétitions et lui en signaler les défectuosités.

Mon humble avis est que M. Todd a simplement fait remarquer dans son rapport à la Chambre et à l'Orateur les défauts de la pétition.

La principale autorité de cette Chambre est Bourinot, qui durant un demi-siècle tout près, a été notre guide au bureau du greffier. Avant de mourir il a laissé aux fonctionnaires de cette Chambre ses directions touchant les pouvoirs et les privilèges du Parlement en ce qui concerne ses fonctionnaires, commis et serviteurs. Il dit:

Les Chambres ne peuvent se départir d'aucun de ces privilèges, immunités et pouvoirs, nécessaires à l'expédition des affaires, à leur existence et à leur dignité, excepté par une loi transmettant explicitement leurs pouvoirs, immunités et privilèges à d'autres. Par exemple, dans le procès des élections contestées, les Communes ont abandonné leur juridiction anciennement exercée par leurs comités et l'ont transmise à des juges en termes explicites.

Si je fais cette citation c'est simplement pour rappeler à la Chambre que M. Todd, qui a été longtemps associé avec son chef immédiat, Sir John Bourinot, ne peut ignorer les principes et les précédents établis par l'ancien greffier. Quelques-uns de ces précédents se trouvent sous une forme concrète dans l'article 91 de la loi des élections contestées. Mais, comme je l'ai dit tout à l'heure, je ne discute nullement les mérites de la cause. C'est un temple de la liberté de parole et de pensée dans les questions relatives à la pratique parlementaire. Il y a une motion tendant au rejet de ce rapport et la Chambre a le droit de l'accepter ou de le rejeter. Je désire uniquement présenter ces observations en toute justice pour M. Todd, et faire remarquer qu'il a accompli son devoir, et rien que son devoir, en donnant respectueusement à la Chambre son opinion honnête et sincère au sujet de la pétition.

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice): Dois-je comprendre, monsieur l'Orateur, que la pétition n'est pas devant la Chambre, ou du moins n'a pas été reçue par elle et ne le sera pas jusqu'à ce qu'une motion soit présentée à cet effet.

M. l'ORATEUR: La pétition n'est pas reçu. Elle est sur le bureau. Le rapport a été déposé hier et est imprimé aujourd'hui. La Chambre est libre maintenant de prendre une décision à son égard. Si je comprends bien, le greffier a reçu, hier soir, une motion tendant à ce que le rapport de l'examineur de la pétition soit rejeté. Je ne prétends pas citer exactement le contenu de cette motion.

L'hon. M. LAPOINTE: Je pense que la motion demande que la pétition soit reçue nonobstant le rapport.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Si je prends la parole c'est uniquement parce que vous faites allusion dans votre décision, monsieur l'Orateur, à la probabilité que je présente aujourd'hui la motion dont j'ai donné avis hier. Je n'en avais pas l'intention. Je n'en ai même pas le droit puisqu'il faut un avis de quarante-huit heures.

LA COMMISSION DU CABLE DU PACIFIQUE

L'hon. M. LAPOINTE: Je désire déposer un dossier demandé par sir George Perley et renfermant tous les documents concernant la compagnie du câble du Pacifique.

RENVOI AU COMITE DES CHEMINS DE FER DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER RED LAKE AND NORTHWESTERN

L'hon. M. MANION (Fort-William): Monsieur l'Orateur, je désire faire une motion concernant un bill de chemin de fer d'intérêt privé. Avant de proposer que ledit bill soit renvoyé au comité des chemins de fer et des canaux, puis-je expliquer qu'il s'agit du projet de loi (bill n° 95) tendant à constituer en corporation la compagnie de chemin de fer Red Lake and Northwestern. Le projet a été soumis à l'assentiment de la Chambre il y a quelque temps, puis renvoyé au comité des chemins de fer. J'étais présent lorsque le bill a été discuté au comité des chemins de fer et si mes paroles semblent blâmer le comité,—et ce n'est nullement là mon intention,—le blâme retomberait aussi bien sur moi que sur les autres membres du comité. Le projet de loi concerne la construction d'une voie ferrée dans la partie nord-ouest de la province d'Ontario, la région d'où je viens. Je n'avais jamais entendu parler de la mesure avant qu'elle fut soumise au comité et, —je fais cette observation sans vouloir manquer de respect envers le comité,—nous en avons disposé très rapidement. Avec la permission de la Chambre, je désirerais faire une motion à l'effet que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer. J'ai discuté la question avec certains fonctionnaires de la Chambre et l'on m'assure que j'ai le droit de proposer cette motion. Tout ce que je demande, c'est que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, qui en fera ce qu'il voudra. Je ne m'intéresse nullement à la mesure, sauf en ce qu'elle concerne une partie du pays à laquelle je porte tout naturellement intérêt. Je propose donc, appuyé par M. Lapierre, le représentant de Nipissing:

Que le projet de loi (bill n° 95), loi constituant en corporation The Red Lake and Northwestern Railway

Company soit référé de nouveau au comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes pour plus ample considération.

En ce qui regarde la résolution, je demande simplement que le comité ait l'autorisation d'étudier la question de nouveau; de fait, on m'informe que les promoteurs de l'entreprise ont de nouveaux renseignements à communiquer au comité, qu'ils n'ont pas fournis dans le temps ou plutôt qu'on ne leur a pas permis de donner lors de l'examen du projet. Je demande donc à la Chambre de permettre que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer qui en disposera comme il l'entendra. La région que traversera la ligne projetée, a été le théâtre récemment de riches découvertes minières. Cela amènera peut-être un développement extraordinaire dans le nord-ouest de la province d'Ontario, et, si les promoteurs de l'entreprise sont en mesure d'établir à la satisfaction du comité qu'ils sont de bonne foi en demandant l'octroi d'une charte, qu'ils ont bien réellement l'intention de construire la nouvelle voie ferrée et qu'ils possèdent tout l'appui financier nécessaire pour mener l'entreprise à bonne fin, le comité pourrait très bien reconsidérer toute l'affaire. De plus, on m'assure que les chemins de fer nationaux du Canada n'ont pas la moindre objection à faire valoir contre cette charte et c'est au comité qu'il appartient de décider la question en dernier ressort. J'ose donc espérer que la Chambre permettra que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer pour reconsidération.

M. l'ORATEUR: L'honorable député a parfaitement le droit de proposer sa motion d'après le règlement. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Quelques MEMBRES: Non.

Quelques MEMBRES: Adopté.

M. l'ORATEUR: Vais-je déclarer la motion adoptée?

L'hon. M. LAPOINTE: Sur division.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

LE COUT DU TRANSPORT DES COURRIERS PAR LES CHEMINS DE FER

M. DOUCET demande:

1. Combien a-t-on payé au Pacifique-Canadien pour le service des postes en 1923, 1924 et 1925?
2. Combien a-t-on payé au National-Canadien pour le même service dans les mêmes années?
3. Quelle est la longueur totale du Pacifique-Canadien au Canada?
4. Quelle est la longueur totale du National-Canadien au Canada?

[L'hon. M. Manion.]

L'hon. M. LAPOINTE:

1.

Année financière	
1923-1924	$3,657,873 22
1924-1925	3,619,511 66
1925-1926	3,642,236 64

2.

Année financière	
1923-1924	$3,166,138 06
1924-1925	3,195,404 51
1925-1926	3,156,174 71

3. 13,542 milles en 1925.
4. 20,782 milles en 1925.

INDUSTRIE DU FER ET DE L'ACIER SUR LA COTE DU PACIFIQUE

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Le Gouvernement a-t-il étudié depuis trois ou quatre ans un projet de subventionner une aciérie et fonderie sur le littoral du Pacifique?
2. Le Gouvernement a-t-il autorisé des procureurs à rédiger une loi générale intitulée: Loi du développement des ressources et industries?
3. Dans ce cas, le Gouvernement a-t-il l'intention de la soumettre au cours de la session actuelle?
4. A-t-il l'intention de remplir une promesse du 25 septembre 1925, faite par le ministre des Travaux publics, l'honorable J. H. King, à M. R. G. Macpherson, de Vancouver, disant:

"Nous croyons actuellement, toutefois, que nous reviendrons au pouvoir avec une majorité suffisante, et dès lors, ou si nous avons le groupe le plus fort, nous soumettrons la loi du développement des Ressources à la Chambre; en vertu de cette loi le projet des aciéries de la Colombie-Anglaise recevra aide jusqu'à concurrence d'une somme d'au plus $4,000,000, ou d'une somme égale au tiers réel du coût de l'installation proposée d'une fonderie-aciérie?"

L'hon. J. H. KING:

1. Oui.
2. Non, mais les représentants de la compagnie ont présenté la rédaction d'un projet de loi.
3. Non.
4. Le ministre n'a pas fait de déclaration de cette nature, mais il a néanmoins avisé M. Macpherson comme suit:

"Nous croyons actuellement, toutefois, que nous reviendrons au pouvoir avec une majorité suffisante, et dès lors, ou si nous avons le groupe le plus fort, nous soumettrons la loi du développement des Ressources à la Chambre; en vertu de cette loi le projet des aciéries de la Colombie-Anglaise recevra aide jusqu'à concurrence d'une somme d'au plus de 4 millions, ou d'une somme égale au tiers réel du coût de l'installation proposée d'une fonderie-aciérie?"

LE GARDIEN DU BUREAU DE POSTE DE LOUISEVILLE

M. DOUCET demande:

1. M. Victor Héroux a-t-il été nommé gardien permanent du bureau de poste de Louiseville?
2. Le Gouvernement sait-il que le titulaire est né le 2 avril 1864, qu'il dépasse soixante-deux ans et l'âge d'admission au service public?

3. Le département des Travaux publics ou la commission du service civil ont-ils reçu plusieurs candidatures à ces fonctions, et dans l'affirmative, combien?

4. Y avait-il des soldats rapatriés parmi les candidats?

5. Y avait-il entre autres Freddy Régnier, qui prétendait avoir servi pendant trois ans de guerre?

6. Le soldat Régnier a-t-il produit des recommandations, et dans ce cas, de qui venaient-elles?

7. Le département des Travaux publics et la commission du service civil ont-ils reçu des protestations contre le rapport d'un fonctionnaire des Travaux publics, M. Gingras, accusant ce dernier de s'être laissé influencer et d'avoir fait un rapport faux après l'examen des aspirants?

8. Dans l'affirmative, qui a porté cette accusation?

9. Le département a-t-il reçu une requête signée de 143 citoyens de Louiseville, protestant contre la nomination d'Héroux, et demandant la nomination d'un soldat rapatrié?

L'hon. M. LAPOINTE:

1. Oui.

2. Le postulant a donné son âge comme étant de vingt et un ans.

3. Des demandes ont été reçues de neuf personnes de Louiseville et de deux du dehors.

4. Oui, deux.

5. Oui.

6. Oui, Dr H. S. Béland, le sénateur J. H. Legris, le Lt.-Colonel H. Chassé, A.A. et Q. M.G. du district militaire n° 4, O.C. du 22e régiment; le chanoine L. A. Dusablon, curé; le docteur J. J. A. Legris, Auguste Desrosiers, Napoléon Chevalier et Omer Rinfret.

7. Oui.

8. Le sénateur J. H. Legris.

9. Non.

AMELIORATIONS AU PORT D'HALIFAX

M. SPENCE (Maple-Creek) demande:

Combien le gouvernement fédéral a-t-il dépensé depuis 1911 pour les améliorations du port d'Halifax?

L'hon. J. H. KING:

Département des Travaux publics:

$1,693,772.33, y compris le bassin de radoub qui a été ensuite vendu à la "Halifax Shipyards, Limited", pour la somme de $1,250,000 payables par versements annuels.

Département des Chemins de fer et Canaux:

De 1911 au 31 mars 1926 ce département a dépensé la somme de $17,354,903.29 pour les terminus du port d'Halifax.

VIADUC ET TERMINUS DE TORONTO

M. SPENCE (Maple-Creek) demande:

1. Combien le gouvernement fédéral et le National-Canadien ont-ils dépensé pour le projet de viaduc de Toronto et le terminus de la gare Union, de Toronto?

2. Quelles sommes supplémentaires faudra-t-il?

L'hon. M. LAPOINTE:

Département des Travaux publics:

1. On n'a rien dépensé pour le projet de viaduc de Toronto et le terminus de la gare Union, mais le département a construit la station postale "A", qui forme l'aile de la nouvelle gare Union au coût de $1,708,278.25.

N. B.: En sus des dépenses ci-dessus consacrées à la construction d'édifices il y a des frais annuels de $17,000 pour loyers et une somme variable d'environ $6,000 par an pour taxes municipales sur les lieux loués.

2. Nous n'avons pas ce renseignement.

Département des Chemins de fer et Canaux:

1. La somme dépensée par les chemins de fer Nationaux canadien a été de $4,458,500, y compris leur part du coût de la nouvelle gare.

2. Le chapitre 70 de 1924 et le chapitre 28 de 1925 autorisaient une dépense de $10,577,500 et là-dessus il a été dépensé $4,458,500 jusqu'à ce jour.

LA TRADUCTION DES DEBATS

M. POULIOT demande:

Quel est le nom du traducteur qui a traduit la page 3710 du hansard du 20 mai 1926?

M. l'ORATEUR: Je suis informé que les traducteurs en question sont MM. Chevassu et Fauteux.

LE SERVICE DE BAC ENTRE FITZROY-HARBOUR ET QUYON

M. GARLAND (Carleton) demande:

1. A-t-on demandé des soumissions pour le service de bac entre Quyon (Que), et Fitzroy-Harbour (Ont.)?

2. Dans l'affirmative, qui a soumissionné et quel est le prix de chaque soumission?

3. A qui a été adjugée l'entreprise, et qui était le moins enchérisseur?

4. Pourquoi a-t-on adjugé l'entreprise, si ce n'est pas au moins enchérisseur?

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

1. Oui.

2. (1) James Amm et J. L. Amm, $200 par an; (2) J. A. McLean, $50 par an; (3) H. Owens, $40 par an.

3 et 4. Il n'y a pas eu d'ajudication; les soumissions sont encore à l'étude.

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

L'AGENT FAUNT DE LA RESERVE INDIENNE DE CARDSTON

Par M. DAVIS:

Copie des lettres, télégrammes, de la correspondance et des autres documents que le département des Affaires indiennes a échangés avec des tiers au sujet de la suspension de l'agent Faunt, de la réserve des Indiens du Sang, à Cardston; aussi, copie du rapport de l'inspecteur Christensen, de Regina, soumis au département à ce sujet.

L'hon. M. STEWART: Si les mots "la suspension de" à la troisième ligne étaient supprimés, je laisserais volontiers agréer la demande. Je demande la suppression de ces mots, parce que l'agent n'a jamais été suspendu de ces fonctions.

(La motion ainsi modifiée est adoptée.)

LES AMELIORATIONS DU PORT DE TORONTO

Par M. CHURCH:

Copie des lettres, télégrammes, de la correspondance et des documents divers échangés en 1926 entre des particuliers et le Gouvernement, le premier ministre, les ministres des Travoux publics, de la Marine et des Pêcheries ou autres ministres, relativement à une commission fédérale concernant les améliorations du port de Toronto ou à la nomination de M. L. G. McCarthy, c.r., ex-député, ou d'autres personnes, à titre de commissaire spécial; et des réponses du Gouvernement; aussi, copie de la correspondance de A. A. Mulholland, ou A. O. Hogg ou autres, sur la même question; aussi la correspondance relative à la nomination en 1923 et 1924 de ces deux personnes comme représentants du gouvernement fédéral dans la Commission fédérale susdite; aussi, la correspondance sur l'élection d'un président de la commission en 1926, entre le Gouvernement ou l'un de ses membres, et des tiers.

LE RENVOI DE SYDNEY DES BRISAY

Par M. DOUCET:

Copie de la correspondance, des rapports, télégrammes et autres documents relatifs au renvoi de M. Sydney Des Brisay, receveur des postes au Petit-Rocher, comté de Gloucester (N.-B.), aussi, copie des accusations portées contre lui, des témoignages rendus dans l'enquête, et du rapport de l'enquêteur.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LA GARANTIE DES VALEURS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

L'hon. M. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre, à sa prochaine séance se forme en comité pour étudier le projet de résolution qui suit:

La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter que les dispositions du chapitre 11 des statuts de 1918 (relatives à la garantie de la dette du chemin de fer du Nord-Canadien, sur renouvellement ou prorogation), s'étendent à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et à une compagnie quelconque indiquée dans la loi de 1919 (1919, chap. 13) sur les chemins de fer nationaux du Canada, et dans la loi (1920, c. 13) relative au chemin de fer du Grand-Tronc; et qu'il soit permis à chacune de ces compagnies d'émettre des bons, obligations ou autres valeurs, ci-après appelées "garanties substituées", aux fins d'acquérir par l'application des recettes en découlant, ou par échange d'icelles garanties, les bons, obligations ou autres valeurs ou dettes d'une ou de plusieurs autres compagnies, et pour autoriser le Gouverneur en son Conseil à garantir les garanties substituées.

M. l'ORATEUR: Le ministre fait-il la déclaration habituelle à savoir que Son Excellence le Gouverneur général recommande l'examen de la proposition à la Chambre?

[M. Davis.]

L'hon. M. DUNNING: J'ai cru comprendre que ce n'était pas nécessaire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Veuillez donner des explications.

L'hon. M. DUNNING: Ce projet est nécessaire, au point de vue légal, pour permettre à la compagnie des chemins de fer Nationaux canadiens d'émettre et de vendre des valeurs devant rembourser les valeurs déjà émises pour les diverses compagnies constituant son réseau. La législation actuelle permet déjà jusqu'à un certain point de le faire, mais on m'informe que ces dispositions ne sont pas suffisantes, au point de vue légal. Il va sans dire que le bill comportera plus de détails et une plus forte mesure de protection que la résolution, mais tel est l'objet du projet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Relativement aux emprunts effectués jusqu'ici pour des fins de remboursement,—c'est-à-dire en vue de libérer des dettes existantes,—ces dettes n'étaient-elles pas la plupart du temps celles des compagnies constituantes? Par conséquent, n'a-t-on pas exercé précisément la prérogative que l'on sollicite par cette mesure?

L'hon. M. DUNNING: Pas tout à fait. Si mon honorable ami veut se référer aux deux lois existantes il verra qu'il y a solution de continuité. Nous pourrons discuter la chose plus facilement lorsque nous aurons les articles du bill sous les yeux. Une autre chose que je désire faire observer dès maintenant c'est que, d'après les mesures primitives, l'autorisation en question ne nous était attribuée qu'à l'échéance des valeurs et non antérieurement.

(La motion est adoptée.)

LES RESSOURCES NATURELLES DE L'ALBERTA

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. LUCAS: Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur la nouvelle suivante parue dans le *Journal* d'aujourd'hui:

Relativement à la déclaration que l'honorable Ernest Lapointe a faite à la Chambre des communes cet après-midi, le premier ministre J. E. Brownlee a déclaré au représentant de la Presse canadienne qu'il s'en tenait à l'avis qu'il avait déjà formulé.

"La régularité de l'article 17," a-t-il dit, "n'a aucun rapport avec la restitution à l'Alberta de ses ressources naturelles. Telle fut notre attitude à la Chambre et nous sommes encore du même avis. Si le gouvernement fédéral veut porter l'affaire devant les tribunaux, il le fait à ses risques et périls. Nous ne croyons pas qu'il y a lieu d'en agir ainsi."

A la suite de cette déclaration et étant donné que la régularité de l'article 17 est une question tout à fait distincte, le Gouvernement consentirait-il à revenir sur sa décision et à donner suite, à une époque rapprochée au cours de cette session-ci, à la promesse qu'il a faite, et que contient le discours du trône

adopté par cette Chambre, de déposer un bill tendant à la rétrocession des ressources naturelles de l'Alberta à cette province?

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice): Je n'ai rien à ajouter à la déclaration que j'ai faite à la Chambre hier. C'est à la question de la régularité de l'article 17 de la loi qu'il faut attribuer toutes les difficultés survenues dans cette affaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre pourrait-il nous dire quelle ligne de conduite entend suivre le Gouvernement à l'égard de la résolution incrite au Feuilleton à ce sujet, advenant le cas où les tribunaux déclareraient régulière la loi antérieure, de même que si cette loi est déclarée irrégulière.

L'hon. M. LAPOINTE: Je n'ai rien à ajouter à ma déclaration d'hier, laquelle j'estime être complète.

OPPORTUNITE DE DISCUTER LA DECLARATION DE L'HONORABLE M. BROWNLEE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. CHURCH: Etant donné cette dépêche, dont l'honorable député (M. Lucas) vient de donner lecture, concernant la régularité de l'article 17, puis-je faire une question?

M. l'ORATEUR: L'affaire a déjà fait l'objet d'une question de privilège cet après-midi.

M. CHURCH: J'avais l'intention de parler de la déclaration de l'honorable M. Brownlee. Il s'agit en l'occurrence d'une question d'ordre administratif et d'un point de droit. Il a été fait allusion à ce dernier hier dans la déclaration du ministre de la Justice, bien que le Parlement en ait déjà été saisi et ait statué à cet égard en 1905. Cette attitude a été modifiée dans le discours du trône prononcé à l'inauguration de la législature et j'aimerais à savoir s'il nous sera donné de discuter cette attitude, car je désire en faire l'objet d'une interpellation, la semaine prochaine, lorsque la Chambre sera appelée à se former en comité des crédits.

CORRESPONDANCE DEPOSEE

A l'appel de l'Ordre du jour:

Le très hon. MACKENZIE KING: Je dépose sur le bureau de la Chambre une copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de l'Alberta relativement au paragraphe *a* de l'article 2 de la loi de l'Alberta concernant les ressources naturelles.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'imagine qu'il s'agit de ce que l'on a promis de déposer hier, ou de ce que l'on comptait déposer?

Le très hon. MACKENZIE KING: Précisément.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai demandé le dépôt de toute la correspondance échangée avec le gouvernement de l'Alberta au sujet de tout le bill et non pas simplement d'un article.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'avais compris que le très honorable député ne faisait allusion qu'à ce seul article.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est en effet ce dont je parlais, mais je crois avoir donné à entendre qu'il s'agissait de l'ensemble du bill.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je me ferai un plaisir de me procurer les autres pièces du dossier.

LE CHEMIN DE FER DE WESTON A WOODBRIDGE

L'hon. CH. A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Il y a quelques jours, l'honorable député de York-Nord (M. Lennox) m'a posé une question au sujet de la ligne nationale de Weston à Woodbridge. Je suis informé que la direction a donnée l'ordre de procéder à l'enlévement des rails sur cette ligne, à cause d'une très grande perte dans l'exploitation, se chiffrant jusqu'à $1,500 par mille. Toute ce que a été fait est légal. Mais comme on a appris qu'il se pourrait qu'on trouve un acheteur, l'ordre a été donné d'interrompre les opérations du dépouillement pendant trente jours, afin de permettre à ceux qui voudraient acheter de faire une offre.

RETRAIT DU PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LES FORTIFICATION DE QUEBEC

M. POWER: Au sujet du projet de résolution n° 17 inscrit par moi à l'ordre du jour et relatif aux anciennes fortifications de Québec, je demande à la Chambre de consentir à la radiation de cette affaire, vu qu'il n'est pas probable qu'elles viennent en discussion avant la fin de la session, et que je désire en parler dans l'examen des crédits.

M. l'ORATEUR: Cela ne peut se faire qu'avec l'assentiment unanime de la Chambre. Je suppose qu'elle le donne. Plaît-il à la Chambre de permettre à notre collègue de retirer sa motion?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je veux être sûr que je ne me trompe pas. Décidez-vous, monsieur l'Orateur, que l'honorable membre ne peut retirer sa motion qu'avec le consentement unanime de la Chambre?

M. l'ORATEUR: Si la Chambre le permet.

Le très hon. M. MEIGHEN: D'après mon idée sur le règlement, l'auteur d'une motion en reste le maître jusqu'au moment où elle

est soumise à la discussion de la Chambre par son président; jusque-là il est maître de la retirer s'il le veut.

M. l'ORATEUR: Le règlement exige que le rôle auquel la motion est inscrite ait été appelé. J'ai supposé que personne ne faisait opposition au retrait de cette affaire. J'ai consulté la Chambre et l'assentiment a été unanime. Pour être exact, j'aurais dû mettre la proposition de l'honorable membre en délibération. Je suis prêt à rectifier ma manière de voir à cet égard.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Le chef de l'opposition pose qu'il est de règle qu'un député peut toujours retirer une motion sans demander l'assentiment de la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Jusqu'au moment où le président en a saisi l'Assemblée, et alors la motion demeure à la disposition de la Chambre.

M. POWER: Ce n'est pas une question de règlement; c'est un acte de courtoisie dû par un membre à ses collègues.

(La motion est rayée.)

LA COMPAGNIE DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je demanderai au chef du Gouvernement s'il doit déposer le dossier relatif au projet de la compagnie du canal de la baie Géorgienne. Je veux parler des dernières pièces concernant la demande d'approbation des plans.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je ne puis savoir au juste à quelles pièces notre collègue fait allusion. Plusieurs doivent se trouver dans des ministères qui me sont étrangers, et j'aurai besoin de voir auparavant les ministres que cela concerne. Je donnerai une réponse demain.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si je me suis adressé au premier ministre, c'est que les pièces de ce dossier doivent en effet se trouver dans plusieurs ministères et que pour me les procurer il fallait les demander au chef du Gouvernement.

L'INCENDIE FORESTIER DE COLD-LAKE

M. SPENCER (Battle-River): J'appellerai l'attention du Gouvernement sur la question n° 1 inscrite au Feuilleton relative à un feu de forêt qui a eu lieu à Cold-Lake, en Alberta, en octobre 1925. Cette question a été portée par moi à l'ordre du jour il y a plus de quatre semaines, et je m'étonne encore que le Gouvernement n'y ait pas répondu. Je serais heureux d'avoir une réponse bientôt.

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur): La difficulté vient de la nécessité d'envoyer des gardes forestiers dans le district de Cold-Lake pour nous faire parvenir des rapports. Aucun rapport n'est encore arrivé au ministère de la part du garde permanent de cette région; dès que nous l'aurons reçu je me ferai un plaisir de répondre à la question de l'honorable député.

QUESTION DE PRIVILEGE

M. PETER HEENAN (Kenora-Rainy-River): Je demande la parole sur une question de privilège. Un article éditorial publié dans le *Toronto Star* d'hier prête un faux sens à ce que j'ai dit à la Chambre le 11 mai. L'article en question a pour titre "Le différend Heenan-Robertson" et est ainsi conçu:

> La dispute récente entre Peter Heenan, député fédéral de Kenora-Rainy-River, et le sénateur Gideon Robertson, touchant certains aspects de la grève générale de Winnipeg en 1919 montre que la mémoire fait défaut à tous deux bien que les deux fussent dans la capitale du Manitoba à cette époque.
>
> M. Heenan s'est abusé quand il a affirmé que le sénateur, en qualité de ministre du Travail, a dépêché à Winnipeg des soldats qui ont tiré sur la foule et tué quelques personnes. Les seuls coups de feu tirés l'ont été par le gendarmerie à cheval du Nord-Ouest qui compte à Winnipeg un effectif régulier de quarante-neuf hommes.
>
> D'un autre côté, le sénateur a fait erreur quand il a prétendu que le seul homme atteint était un aubain qui, en dépit des avertissements des gendarmes, a persisté à lancer quelque objet blessant. Les "mounties" (police montée) avec leurs tuniques rouges, ont foncé à plusieurs reprises sur la foule, en faisant jouer leurs bâtons, puis ils se sont rangés devant l'hôtel de ville et au mot de commandement ont tiré une fois avec leurs pistolets. La *Canadian Annuel Review*, dans son compte rendu de l'incident, a dit qu'un émeutier avait été tué et qu'il y avait eu trente-trois blessés, dont seize gendarmes.

Voilà qui est injuste envers moi, car je n'ai jamais accusé le sénateur d'avoir, en sa qualité de ministre du Travail, dépêché les soldats à Winnipeg. Voici mes paroles: on les trouvera à la page 3429 du hansard:

> En ce qui regarde la grève de Winnipeg, le ministre du Travail de l'époque n'eût eu qu'à faire preuve d'un peu de gros bon sens et l'effusion du sang eût été évitée. Au lieu de cela, cependant, on décida d'expédier des troupes sur les lieux. . . je dis que toute la responsabilité retombe sur le gouvernement de l'époque.

Je tiens à réitérer ce que j'ai dit là. Je n'ai absolument rien à rétracter et je suis prêt à établir sur l'heure que ma déclaration est exacte à tous points de vue. Cela, j'ai certainement l'intention de le prouver avant la fin de la session; mais si la Chambre veut bien me le permettre, j'aimerais mieux le faire tout de suite.

M. l'ORATEUR: L'honorable représentant a exposé sa question de privilège. Bourinot, à la page 303, dit:

A la Chambre canadienne on alloue une grande marge aux questions de privilège, mais on peut affirmer d'une manière générale que toutes intéressent soit les immunités et les droits collectifs de la Chambre soit la condition ou la conduite des membres en leur qualité de représentants. Peuvent être rangés dans cette catégorie: les motions relatives au siège ou à l'élection d'un membre; des propos désobligeants ou des libelles, dans des livres ou des journaux, à l'adresse de la Chambre ou de ses membres. . .

Et ainsi de suite. L'honorable représentant a exposé la question: il a nié l'accusation portée contre lui dans un autre endroit. A mon sens, l'incident est clos.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Je puis ajouter que ce serait très injuste de permettre à l'honorable membre de discuter la question plus avant, car s'il cherche à prouver ce qu'il a avancé, il aura absolument tort. Pour cette raison je conteste moi-même ses assertions; et je parle ici en connaissance de cause.

M. HEENAN: Etant donné ce qui vient d'être dit...

Quelques MEMBRES: A l'ordre!

M. HEENAN: J'ai demandé la parole sur une question de privilège.

Quelques MEMBRES: A l'ordre!

M. HEENAN: Je sais que le Règlement interdit toute allusion à un membre du Sénat; mais à présent que le chef de l'opposition m'a lancé un démenti, il n'est assurément rien que juste envers lui comme envers son collègue de l'autre Chambre, et envers moi-même, qu'on me permette d'exposer mon côté de la question.

Le très hon. M. MEIGHEN: En temps et lieu.

M. HEENAN: Monsieur l'Orateur...

Quelques MEMBRES: A l'ordre!

M. HEENAN: S'il y a des honorables messieurs en face qui s'opposent à ce que je continue, c'est qu'ils ne veulent pas entendre la vérité.

Quelques MEMBRES: A l'ordre!

M. CAHAN: J'invoque le Règlement. L'honorable représentant peut saisir la Chambre de ses explications en temps et lieu; mais ce n'est pas le moment ici. Présentement il ne se conforme pas au Règlement.

M. l'ORATEUR: Je conseille à l'honorable député de n'en plus rien faire pour l'heure. Il a exposé sa question de privilège et a fait part à la Chambre de son explication. Un autre honorable député conteste son assertion. Ce dernier juge qu'il a raison et que le préopinant a tort. Je ne conçois pas qu'une continuation de la dispute intéresse la Chambre.

M. HEENAN: Avant la fin de la session, la Chambre devra entendre la discussion de cette question. Il faut absolument en venir là. Pourquoi ne pas en finir tout de suite?

Quelques MEMBRES: Règlement!

M. HEENAN: J'ai l'intention de discuter cette question et je vais la discuter. Pourquoi ne pas le faire maintenant?

M. l'ORATEUR: L'honorable député aura maintes occasions de discuter cette question qui, apparemment, est controversée, du moins quant aux faits essentiels. Il vient de faire une déclaration sur un fait personnel et...

M. HEENAN: Maintenant je veux prouver les faits.

M. l'ORATEUR: ...il n'est pas régulier, sur l'appel de l'ordre du jour, de soulever un débat sur une explication personnelle.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL TENDANT A MODIFIER LA LOI DE L'IMMIGRATION

La Chambre se forme en comité et reprend l'examen du projet de loi (bill n° 91), déposé par l'honorable M. Stewart, tendant à modifier la loi de l'Immigration.

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur): Lorsque le comité étudiait le bill il y a quelques jours, on a mis en doute la régularité de la procédure à cause d'une erreur qui s'était glissée dans l'unique amendement que comprenait le bill réimprimé. J'avais promis de discuter le point avec les avocats, et le greffier de la Chambre m'assure que le comité a le droit de discuter le bill sans le présenter de nouveau, pourvu que le principe n'en soit pas changé. On s'est contenté de changer la rédaction de l'amendement. Mon honorable ami (M. Boys) a soulevé la question des personnes qui doivent faire rapport. Nous désirons modifier l'article 41 de la loi de l'immigration qui prescrit que dans les cas où des étrangers se rendraient coupables de certains délits, la commission que le ministre charge de faire enquête sur ces causes aura l'autorité, si c'est nécessaire, d'expulser le coupable sans procès devant une cour de justice. Nous modifions maintenant ce règlement de façon à permettre un procès devant une cour. Dans les cas de conviction, les autorités de l'immigration expulseront les personnes trouvées coupables.

L'honorable représentant de Leeds, je pense, (M. Stewart) désirait savoir si les offenses sont les mêmes; elles le sont. J'ai répondu, je crois, à tous les points soulevés lors de la discussion.

M. STEWART (Leeds): Fait-on des changements relativement au point qu'a soulevé l'honorable représentant de Simcoe?

L'hon. M. STEWART: Non; on n'a pas changé le règlement relatif aux personnes qui doivent faire rapport. L'ancienne pratique a donné satisfaction et nous exigeons que les mêmes personnes fassent rapport aux autorités de l'immigration en vue de l'expulsion.

M. BOYS: Lors de l'étude du bill en comité, je faisais remarquer que sous le régime de l'ancien article il ne s'agissait pas de conviction mais de plainte, ce qui n'est pas la même chose. Dans un cas de conviction, il appartient au juge ou à un autre officier juridique, à un juge de la cour de comté peut-être, de faire rapport. Je ne vois pas pourquoi trois personnes seraient tenues de faire rapport.

L'hon. M. STEWART: Dans la majorité de ces cas c'est la municipalité qui est le plus intéressée et je ne vois pas pourquoi le secrétaire de la municipalité ne serait pas tenu de faire rapport.

M. BOYS: Exigez alors le rapport du secrétaire de la municipalité. Je ne m'oppose pas à ce qu'il fasse rapport, mais l'important, c'est qu'une seule personne devrait être chargée de ce soin et non trois. J'insiste auprès du ministre pour qu'il n'oublie pas que, sous le régime de l'ancien article, il était question de conviction, tandis que, dans le cas actuel, rapport ne sera fait qu'après conviction. Evidemment ce devrait être du ressort du greffier de la cour ou du juge ou d'un officier juridique de faire rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je désire faire un commentaire sur la rédaction du bill. Le mot "plainte" est peu satisfaisant; on devrait dire "rapport". Pourquoi un officier du département porterait-il plainte parce qu'une personne a été trouvée coupable? Il devrait plutôt se réjouir. Il a simplement à rapporter les faits. Puis il y a dans les notes explicatives, à *b*, les mots suivants:

De faire disparaître la discrimination qui existe aujourd'hui dans l'article contre les sujets nés en Angleterre, en reconnaissant leur citoyenneté canadienne tout comme dans le cas des étrangers qui ont été naturalisés au Canada.

J'ignore qui a rédigé ce texte, mais c'est une pauvre et injuste explication de la loi même.

[L'hon. M. Stewart.]

L'hon. M. STEWART: On a fait disparaître la discrimination il y a deux ans, je pense.

Le très hon. M. MEIGHEN: On n'a jamais eu à la faire disparaître, parce qu'elle n'a jamais existé. Je ne m'oppose pas à la suppression de l'article. Si ma mémoire ne me fait défaut, l'ancien gouvernement, au cours de sa dernière session, présenta un projet de loi destiné à l'abolir, sous prétexte que les circonstances qui avaient fait adopter la mesure en question n'existaient plus et qu'il ne fallait pas tenir les gens dans l'appréhension et dans une crainte inutile. Ce projet de loi fut rejeté par le Sénat. Il est absurde de dire que cet article traitait injustement les sujets britanniques; ce n'est pas du tout conforme à la réalité. La loi prescrivait que tout immigrant du genre décrit dans cet article, qu'il vînt d'Angleterre ou d'ailleurs, devait être rapatrié. C'est-à-dire qu'on abolissait, pour cette catégorie de personnes, le traitement de faveur accordé aux citoyens britanniques. Si, par exemple, un Français ou un Italien appartenant à cette catégorie arrivait au Canada, il devait être expulsé quand, après une enquête faite par une commission, on établissait qu'il appartenait réellement à cette catégorie. Mais si un individu du même genre, qui constituait un danger aussi grand pour le Canada, venait d'Ecosse ou d'Angleterre, on ne pouvait s'en débarrasser que par le moyen d'un procès. A cette époque, on ne pouvait l'expulser autrement. C'est pourquoi, si le ministre veut bien se rappeler l'état de choses existant alors, il verra que la mesure était motivée. Nous n'avons fait aucune injustice aux immigrants d'origine britannique; nous avons simplement aboli un traitement de faveur qui leur était accordé. Je ne crois pas que ces gens auraient bien raison de se plaindre si on maintenait l'article. Je ne vois pas pourquoi on traiterait mieux un anarchiste anglais qu'un autre. Nous devrions tous les traiter de la même façon. Nous ne devons pas encourager les immigrants qui désirent renverser le Gouvernement par la violence. Pour ma part, je les traiterais tous de la même façon, qu'ils soient anglais ou non. Cependant, je ne pense pas que nous risquions de recevoir cette sorte de gens maintenant, et je ne m'oppose pas à l'abolition de l'article.

L'hon. M. STEWART: L'article ne fait pas de distinction entre les immigrants.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais la note explicative semble en établir une.

L'hon. M. STEWART: Oui.

L'hon. M. EDWARDS: L'article 41 prescrit qu'il est du devoir de tout fonctionnaire

...d'adresser de suite une plainte par écrit au ministre et de lui faire connaître tous les détails.

Je suppose que, lorsque la preuve est établie et que le ministre a reçu un rapport par écrit, il peut ordonner l'expulsion du coupable. Ou bien, le fait qu'il a été trouvé coupable le rend-il sujet à l'expulsion?

L'hon. M. STEWART: A mon sens, on devrait agir comme, par exemple, dans l'application de la loi relative aux narcotiques. Quand un étranger est reconnu coupable de contravention à cette loi, nous en sommes prévenus et l'on nous demande d'envoyer un fonctionnaire chargé de rapatrier le condamné, dès que celui-ci sort de prison.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cela ne se fait que dans le cas de certaines contraventions à la loi des narcotiques.

L'hon. M. STEWART: Oui; mais on agit toujours ainsi quand le jugement condamne le coupable à l'expulsion.

L'hon. M. EDWARDS: Voilà le point que je veux éclaircir. Quand un étranger est reconnu coupable des délits mentionnés dans la note explicative, est-il par le fait même sujet à l'expulsion; ou bien le ministre est-il libre, après avoir reçu le rapport, d'ordonner ou non l'expulsion?

L'hon. M. STEWART: Le ministre n'est pas obligé de le faire dans tous les cas, parce qu'en vertu de la loi actuelle, la commission examine la cause et elle peut ordonner ou non l'expulsion. Quand nous pensons que le délit est si grave que le tribunal condamnerait la personne en question, nous ordonnons l'expulsion. Il ne peut y avoir de cas, à mon sens, où nous n'ordonnerions pas l'expulsion, car le coupable est certainement indésirable. Va sans dire qu'il en serait autrement si l'on établissait qu'il a été condamné à tort.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre a raison de ne pas risquer de dire que le ministère devrait agir. En réalité, il n'aurait pas à le faire. Tout ce qu'il fait par ce projet de loi, c'est de remplacer par un jugement les procédures qui permettaient autrefois au département d'ordonner l'expulsion. Il semble que l'expulsion soit déterminée par les règlements du ministère ou laissée à la discrétion du ministre. Je ne proposerais de retarder en ce moment l'adoption du projet de loi, mais je suis d'avis que le Gouvernement pourrait faire suggérer par son délégué au Sénat de permettre aux magistrats de s'occuper de l'expulsion. Des juges de tribunaux supérieurs m'ont parlé de cela, comme ils en ont parlé sans doute au ministre de la Justice, et ils ont suggéré que, pour certains crimes, au lieu de condamner à l'emprisonnement, ils devraient avoir l'autorité de condamner à l'expulsion, laquelle serait exécutée conformément aux règles et règlements du département. De cette façon, jugent-ils, il y aurait moyen de mieux conserver les traditions nationales et de surveiller plus efficacement les délinquants étrangers. Il me semble que le Gouvernement a commencé à réaliser ce vœu par une disposition au sujet de la conviction. Ce qu'il y a à faire logiquement aujourd'hui, c'est de donner au président du tribunal le droit d'ordonner ou de suggérer l'expulsion.

M. HEAPS: Les juges n'ont-ils pas actuellement le droit de suggérer l'expulsion?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Seulement en vertu de la loi sur les drogues narcotiques, je pense, mais j'avoue n'en être pas très certain.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami désire-t-il que le juge soit investi de ce droit d'expulser au lieu de convaincre de crime un étranger?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce qu'il a d'abord à faire, c'est une déclaration de culpabilité. Après cela, si c'est une affaire qui entraîne l'expulsion, pourquoi le pays devrait-il encourir les frais de garder ce criminel au pays? Pourquoi ne procéderait-on pas sans retard à l'expulsion et pourquoi le juge ne donnerait-t-il pas un ordre en conséquence?

Le ministre de la Justice est présentement à son siège. Il pourrait discuter cela avec les fonctionnaires de son département. Puis il y a cette autre chose. Selon moi, le ministre de l'Immigration devrait déclarer,—et s'il a quelque doute là-dessus, le ministre de la Justice lui-même devrait le dire, afin que nous sachions à quoi nous en tenir sur les lois existantes,—que le paragraphe *b* de la note explicative est absolument erronée. Il ne s'agit aucunement de discrimination, et quel que soit l'auteur de la rédaction de cette note, il a fait là quelque chose d'absolument erroné.

L'hon. M. STEWART: L'embarras, c'est que ces notes explicatives sont insérées après que le projet de loi a été envoyé à la Chambre. J'ai l'impression que les observations du très honorable chef de l'opposition et de l'honorable député d'York-Ouest suffiront pour signaler l'affaire aux fonctionnaires qui feront toute rectification nécessaire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Puisque mon honorable ami déclare en convenir, n'en parlons plus.

L'hon. M. STEWART: J'ai un amendement à proposer. Je propose d'insérer les mots "un rapport" au lieu de "une plainte" à l'avant-dernière ligne du projet de loi.

(L'amendement est adopté.)

M. BURY: Il me revient à l'esprit une affaire que le ministre pourra peut-être expliquer. La dernière fois que ce projet de loi fut soumis au comité, je demandai si les délits prévus à l'article 41 de la loi de 1919, qu'on reproduit dans la note explicative se trouvent compris dans le nouvel et plus court article révoquant l'autre, et le ministre a répondu affirmativement. Cela me satisfait, seulement je remarque maintenant qu'on va soumettre un projet de loi (bill n° 153) pour modifier le Code criminel.

L'hon. M. STEWART: Je ferai remarquer à mon honorable ami que tous les délits dont il est fait mention dans l'article révoqué seront étudiés avec la modification au Code criminel et qu'ils seront traités comme partie du Code criminel, et non comme partie de la loi de l'immigration.

M. BURY: Il ne s'agit pas de cela. Si je ne me trompe, nous ne faisons que remplacer le present article de la loi de l'immigration de 1919 par un nouveau, précisant les causes d'expulsion, en référant aux délits énumérés dans la seconde partie du Code criminel. Alors je demandai si le nouvel article changeait quelque chose quant aux délits entraînant l'expulsion. Le ministre répondit négativement. Je me contenterais de sa réponse, seulement il faut songer à ceci. Voici qu'on va nous soumettre un projet de loi pour modifier le Code criminel. Il traite particulièrement de la deuxième partie du Code criminel; d'après le Hansard, il s'agirait de l'article ayant trait aux réunions illégales, et je voudrais que le ministre s'assurât que toutes les offenses actuellement prévues par la deuxième partie du Code criminel le seront encore après l'adoption de la modification que comporte le projet de loi (bill n° 153). Autrement dit le projet de loi (bill n° 153) met-il de côté aucun de ces délits?

L'hon. M. STEWART: Ce n'est pas ce que je comprends.

M. BURY: J'ignore si j'ai bien clairement posé ma question. Le ministre nous a donné l'assurance aujourd'hui que la deuxième partie du Code criminel comporte tous les délits entraînant l'expulsion.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami parle présentement du Code criminel actuel. Je ne suis pas sûr qu'il en soit ainsi, mais quand l'amendement sera adopté, il s'appliquera à tous ces délits.

M. BURY: Oh! non, je ne me contente pas de cela, car lorsque l'amendement au Code criminel sera mis en délibération, nous aurons adopté ce projet de loi, je présume. Je voudrais savoir, avant que nous adoptions ce projet de loi, si l'amendement au projet de loi n° 153 non encore soumis à l'Assemblée,—nous n'en avons pas même vu une copie...

L'hon. M. STEWART: Je puis assurer mon honorable ami que les deux départements ont harmonisé ces deux projets de loi.

M. BURY: Puisque le ministre me donne cette assurance.

L'hon. M. STEWART: Cela a causé quelque retard, mais les deux projets de loi s'harmoniseront de telle sorte que nous pourrons prendre des mesures en vertu du Code criminel modifié.

M. BURY: Le ministre peut-il m'assurer que le projet de loi n° 153, quand il sera adopté, n'éliminera pas quelques-uns des délits qui entraînent maintenant l'expulsion d'après la loi de l'immigration?

L'hon. M. STEWART: On m'informe qu'ils sont tous compris.

M. BURY: Même après l'adoption de l'amendement?

L'hon. M. STEWART: Oui.

M. BURY: C'est tout ce que je veux.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): L'explication fournie par le ministre touchant les projets de loi mentionnés par l'honorable député d'Edmonton-Est rappelle une question qui s'est posée au début de la session. Comme on demandait au ministre, l'autre soir, qui a sollicité ce projet de loi, il a donné à entendre que c'est son département. Il existe une relation entre les projets de loi mentionnés par l'honorable député d'Edmonton-Est: la loi d'immigration, l'amendement au Code criminel et la loi de naturalisation. Il est aussi fort manifeste qu'au commencement de la session on a exercé une grande pression sur le Gouvernement pour lui arracher des promesses touchant certains projets de loi. Il se trouve aussi qu'une mention de ces promesses apparaît dans une lettre consignée aux Débats par l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth), une lettre du premier ministre désignée comme un ajouté à l'adresse présentée à l'ouverture du Parlement. C'est un fait assez significatif que certains collègues ont demandé cette lettre et que le premier ministre, après une entrevue

avec eux, a pris le parti inusité d'écrire une lettre pour la faire insérer au Compte rendu, immédiatement avant le vote sur l'adresse en réponse au discours du trône. Ces amendements déposés sont maintenant la réalisation de ces promesses contenues dans cette lettre adressée à l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord, et signée par le premier ministre. Ces amendements arrivent petit à petit, des projets de loi nous arrivent les uns après les autres, et comme l'a signalé l'honorable député d'Edmonton-Est (M. Bury), il existe une relation et un rapport directs entre ces projets de loi. Au commencement de la session, quelqu'un a parlé du prétendu marchandage qui se poursuivait entre le Gouvernement et certains groupes de l'Assemblée, mais l'Orateur a déclaré que cette expression était irrégulière. Nous voyons aujourd'hui une tentative d'exécution des promesses énoncées dans une lettre du premier ministre au chef d'un certain groupe parlementaire. Il sied, je crois, que nous connaissions à fond la connexion entre ces trois projets de loi avant d'adopter ce projet de loi.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je remercie mon honorable ami d'amener cette question sur le tapis. Elle a suscité beaucoup de discussion alors que je n'étais pas à la Chambre et ne pouvais m'expliquer. Permettez-moi de dire immédiatement à l'honorable député que, s'il affirme qu'on m'a demandé une lettre de ce genre, il fait inconsciemment ou consciemment une assertion inexacte; ce n'est pas vrai. On ne m'a pas demandé, on n'a pas demandé du Gouvernement la moindre lettre.

Mon honorable ami ajoute que le projet de loi provient d'un marché entre le Gouvernement et certains députés. Je tiens à le contredire nettement, à l'assurer que nous n'avons pas conclu le moindre marché; et quand il fait cette assertion, il fait une assertion inexacte et fausse.

L'hon. M. MANION: Je me lève pour invoquer le règlement. A mon avis, le premier ministre n'a pas le droit d'employer le mot "fausse", en parlant d'une déclaration d'un collègue.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je dis que l'assertion est fausse. Je ne dis pas que l'honorable député affirme sciemment une fausseté, mais qu'il fait une fausse assertion, et cela n'enfreint certainement pas le règlement.

L'hon. M. MANION: Je vous demande, monsieur le président, de décider si le premier ministre a le droit de dire qu'un autre député dit une fausseté.

Le très hon. MACKENZIE KING: Un député dans cette Chambre ou qui que ce soit au dehors. Je ne dis pas que l'honorable député affirme sciemment et délibérément une fausseté. Je dis que quiconque affirme, n'importe où, que ce projet de loi est le résultat d'une entente entre le Gouvernement et l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) et l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Heaps) affirme une fausseté absolue.

L'hon. M. MANION: Je demande votre décision sur ce point. Puis-je ajouter un mot? Je sais que l'Orateur a décidé maintes fois qu'un député ne peut dire qu'un autre député affirme une fausseté. J'ai été moi-même l'objet de pareille décision. Je demande la vôtre, monsieur le président.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami admettra, je crois, qu'il y a une grande différence entre dire qu'une assertion est fausse et accuser délibérément un député de faire un fausse assertion. J'ai bien pris soin de dire que l'honorable député pouvait, tout à fait involontairement, affirmer une chose fausse. Je ne veux nullement porter atteinte à la réputation de mon honorable ami, mais quiconque après la présente dénégation persistera dans cette assertion affirmera une fausseté: je ne puis m'exprimer plus clairement. Les honorables députés de Winnipeg sont présents. Ils savent s'ils m'ont demandé ou s'ils ont demandé au Gouvernement ce projet de loi ou une lettre à ce sujet; ils savent si cela faisait ou non partie d'un marché, et ils peuvent dire si je trahis ou non la vérité, en déclarant que ce projet de loi actuellement en discussion a été présenté deux ou trois fois déjà avant cette session, et que dès le début de la session, j'ai dit, lorsque la question a été posée que c'était l'intention bien arrêtée du Gouvernement de la présenter de nouveau.

L'hon. M. MANION: Voulez-vous décider le point de règlement, monsieur le président?

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Fort-William prétend que le premier ministre enfreint le règlement en disant que l'assertion de l'honorable député...

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Avant que vous rendiez votre décision, monsieur le président, je demanderai simplement au premier ministre s'il parlait sur la question du règlement tout à l'heure. En ce cas, je voudrais dire un mot à mon tour, et rappeler, si on me le permet, la lettre écrite par le premier ministre lui-même et reproduite dans le compte rendu de la séance du 29 janvier.

Il dira peut-être qu'il n'est pas l'auteur de cette lettre. L'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord a déclaré qu'à l'ouverture de la session...

M. le PRESIDENT: L'honorable député s'écarte de la question du règlement en lisant une lettre du premier ministre.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Je prétends, monsieur l'Orateur, trouver là la preuve de tout ce que j'ai dit.

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Fort-William prétend que le premier ministre a enfreint le règlement en disant que l'assertion de l'honorable député d'Oxford-Sud est fausse. Je décide que le premier ministre n'a pas dérogé au règlement. (*Exclamations.*) Vu qu'il n'y a là aucune imputation contre la réputation de l'honorable député d'Oxford-Sud.

Le très hon. MACKENZIE KING: Puis-je continuer...

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, je n'ai rien à redire à cette décision et, de fait je crois qu'elle a des précédents, mais je sais que l'on nous a très souvent appliqué le contraire durant cette session. Si la chose se renouvelle, je citerai votre présente décision, monsieur le président.

Le très hon. MACKENZIE KING: L'on me permettra peut-être de continuer...

M. le PRESIDENT: Avant que le premier ministre aille plus loin, je dirai que je ne suis responsable que de ma propre décision, et non pas de celle de n'importe quel autre président.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense qu'il serait préférable d'avoir quelque décision uniforme ici. Vu les décisions qui ont été rendues par M. l'Orateur, à cet égard, et afin d'obtenir cette uniformité, j'en appelle de votre décision, monsieur le président.

(M. l'Orateur ayant repris place au fauteuil consulte la Chambre sur l'appel de l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen)).

Au cours de la discussion du bill n° 91, le premier ministre a dit que certaine déclaration de l'honorable député d'Oxford-Sud était fausse. Une question de règlement a été immédiatement soulevée parce que le mot "fausse" n'est pas parlementaire. Le premier ministre a répliqué que l'expression s'appliquait à la déclaration du député d'Oxford-Sud, mais non pas à l'honorable député lui-même.

Le président a décidé que dans la circonstance l'expression n'était pas antiparlementaire.

L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) en appelle de la décision.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois avoir compris la manière dont cette question vous

[M. Sutherland (Oxford-Sud).]

a été exposée, monsieur l'Orateur, et je la désapprouve. Elle est beaucoup plus simple que celle qui vous a été présentée par écrit par le président des comités. La déclaration du premier ministre,—du moins la seule à laquelle on s'oppose,—est qu'une certaine remarque de l'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) était fausse. Une question de règlement a été soulevée par l'honorable député de Fort-William (M. Manion) disant que la déclaration du premier ministre était anti réglementaire. Le président des comités a décidé qu'elle était conforme au règlement, et, dans l'intérêt de l'uniformité dans l'application des articles du règlement, j'en ai appelé de cette décision. La question de circonstances n'a jamais été soulevée par le président en rendant sa décision, et il n'aurait pu le faire. C'était la simple déclaration que l'assertion de l'honorable député d'Oxford-Sud était fausse. C'est à ce sujet seul que l'Orateur doit rendre sa décision.

Le très hon. MACKENZIE KING: Touchant ce que vient de dire le très honorable député je ferai observer que la déclaration à laquelle il est fait allusion me concerne personnellement. Je suis le seul qui puisse dire si elle est vraie ou non, et je disais qu'elle ne l'était pas. Je ne cherchais nullement à blesser l'honorable député. J'ai eu bien soin de déclarer qu'il ignorait peut-être que son assertion était fausse, mais je lui disais qu'elle était fausse et que quiconque la répéterait dirait une fausseté. Personne dans la Chambre ne peut savoir si une déclaration se rapportant à un membre est vraie ou non, excepté le député qui est en cause.

M. l'ORATEUR: La question n'est pas débattable et l'Orateur est tenu d'accepter la note préparée par le président du comité. Je vais la relire pour l'édification de la Chambre...

Le très hon. M. MEIGHEN: J'en appelle au règlement.

Des VOIX: A l'ordre, à l'ordre!

Le très hon. M. MEIGHEN: La déclaration n'a jamais été soumise au comité avant de l'être au président. Ce n'est pas certainement la règle de la Chambre que chaque fois que le président décide que c'est la question, c'est réellement celle qui est à l'étude par la Chambre ou le comité. La question était claire comme le jour. Le président l'a déclaré clairement devant le comité, et il la présente sous un autre jour à M. l'Orateur. C'est la première nouvelle que j'en aie eu. Il aurait dû la poser au comité.

M. l'ORATEUR: Je crois être tenu d'accepter la déclaration du président.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors les appels sont inutiles.

M. l'ORATEUR: La question de règlement est exposée par celui qui doit en faire rapport à la Chambre, ou lorsque des appels sont faits de la décision du président, le président explique son point. Voici comment le président l'a exposé:

Au cours de la discussion du bill n° 91, le premier ministre a dit que certaine déclaration de l'honorable député d'Oxford-Sud était fausse. Une question de règlement a été immédiatement soulevée parce que le mot "fausse" n'est pas parlementaire. Le premier ministre a répliqué que l'expression s'appliquait à la déclaration du député d'Oxford-Sud, mais non pas à l'honorable député lui-même.

Le président a décidé que dans la circonstance l'expression n'était pas antiparlementaire.

L'honorable député du Portage-la-Prairie (M. Meighen) en appelle de la décision.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je parle avec une certaine réserve, parce qu'il y a quelque temps déjà qu'il y a eu un précédent, mais je crois qu'il est du devoir de l'Orateur de décider une question de règlement.

L'hon. M. LAPOINTE: L'article 183 de *Beauchesne's Parliamentary Rules and Forms* est ainsi conçu:

Dans le cas d'un appel à la Chambre, il est du devoir du président de quitter le fauteuil immédiatement et de faire rapport par écrit sur la question de règlement au sujet de laquelle il a rendu une décision. Monsieur l'Orateur doit alors soumettre le sujet à la décision de la Chambre en employant les termes dans lesquelles il lui a été présenté et poser la question: "Que la décision du président soit maintenue." Nul débat n'est permis sur l'appel. En l'absence de monsieur l'Orateur, monsieur le président prend le fauteuil et un autre honorable membre le remplace à la présidence du comité pour l'instant; il fait le rapport de l'appel à l'Orateur suppléant, qui invite immédiatement la Chambre à se prononcer.

Je soumets respectueusement que même mon très honorable ami le chef de l'opposition doit être juticiable des règles de cette Chambre.

M. l'ORATEUR: Avec tout le respect que je dois au très honorable chef de l'opposition, puis-je appeler son attention sur ce que dit May à ce sujet à l'article 14.

Il faut remarquer que c'est à la Chambre et non pas à monsieur l'Orateur que l'on en appelle de la décision du président.

La question est celle-ci. La décision de M. le président sera-t-elle maintenue?

(Mise aux voix, la question est décidée affirmativement.)

Le très hon. MACKENZIE KING: Puis-je répéter qu'en prononçant les paroles incriminées. Je n'avais nullement l'intention de mettre en doute la bonne foi d'aucun honorable membre. Cependant, je veux qu'il soit bien compris, après les dénégations que j'ai faites tout à l'heure, que si un honorable membre ou n'importe quelle autre personne en dehors de cette Chambre répète cette assertion, il le fera sachant qu'elle est absolument erronée. J'ai parfaitement le droit de dire cela. L'honorable député a fait allusion à une lettre que j'ai adressée au représentant de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth). Je n'ai jamais remis cette lettre à l'honorable député pour des fins de marchandage ni d'entente. J'étais sur le point de partir pour Prince-Albert où une élection partielle devait avoir lieu et je devais être absent de la capitale pour plusieurs semaines. J'ai désiré qu'il ne pût survenir de malentendu, soit de la part de l'honorable membre soit de la part de mes collègues du Cabinet, en ce qui touchait le programme de la session qui avait été élaboré; pour ce qui est des questions qui intéressaient tout particulièrement mon honorable ami, j'ai laissé cette lettre sous forme de mémoire. Voilà le seul but que je visais en communiquant une lettre de cette nature à l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord. J'ose espérer que j'ai éclairé d'un nouveau jour les circonstances qui ont entouré cette communication et je laisse à mon honorable ami (M. Woodsworth) le soin de dire si, oui ou non, il a exigé cette lettre de moi ou si les déclarations que je fais ne sont pas absolument exactes...

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Avant de nous éloigner de la question soulevée par le premier ministre, je tiens à faire observer ceci: mon très honorable ami affirme qu'il a donné la lettre en question dans l'unique but de satisfaire l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord et ses collègues quant à l'attitude du Gouvernement sur ces questions. Or, le représentant de Winnipeg-Centre-Nord a affirmé ici qu'il a eu une entrevue avec le premier ministre; ils ont discuté la question et c'est après cela que ces promesses ont été faites. Etant donnés ces faits, pour quelle raison était-il si nécessaire de faire inscrire au hansard une lettre de cette nature, immédiatement avant que le vote a été pris?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'ai répondu à cette question. L'honorable député sait fort bien qu'après nombre de conversations il est fort possible que des divergences d'opinion subsistent encore. Je désirais éviter autant que possible les divergences d'opinion et même la possibilité d'en voir surgir entre le Gouvernement et les honorables membres, d'autant plus que je n'avais pas de siège à la Chambre à cette époque, ainsi que

mon honorable ami le sait fort bien. Je n'étais pas en mesure de me lever de mon siège à la Chambre, comme je puis le faire maintenant, pour promettre que telle mesure serait adoptée et non pas telle autre. J'étais donc tenu de prendre les moyens de me protéger moi-même, à mon titre de leader des forces ministérielles, en ce qui regarde les questions qui devaient être amenées devant le Parlement. J'ai adopté ce moyen de faire disparaître même la possibilité d'un doute touchant les questions qui devaient faire l'objet des délibérations du Parlement. Avant mon départ de la capitale, je me suis arrangé pour laisser, sous la forme d'un mémoire pour la satisfaction tant de mes collègues que des honorables membres, le programme que dès le début nous entendions suivre dans la circonstance.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le premier ministre consentira peut-être à fournir d'autres explications touchant la déclaration qu'il vient de faire. L'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord et son collègue, le représentant de Winnipeg-Nord (M. Heaps) ont adressé une lettre au premier ministre à la date du 7 janvier dernier. Il appert que trois semaines s'écoulèrent et qu'il fallut une entrevue entre le premier ministre et ces deux honorables membres avant qu'ils pussent obtenir ces promesses. Voilà l'assertion faite ici par le ministre de la Justice (M. Lapointe) en réponse à une question qu'avait posée le représentant de Comox-Alberni (M. Neill). Or, en dépit de tout cela, le débat sur l'adresse durait depuis trois semaines et la façon dont voteraient certains honorables membres inspirait des doutes sérieux lorsque l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord fit insérer au hansard la lettre qu'il avait reçue du premier ministre; mon honorable ami se vanta de la situation favorable qu'occupaient les deux représentants travaillistes du fait que le Gouvernement ne disposait pas d'une majorité en Chambre et il affirma qu'il avait forcé le Gouvernement à faire ces promesses. Je faisais allusion à la déclaration de l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord, je n'ai pas prononcé cette déclaration et quand le premier ministre du pays...

M. WOODSWORTH: Je prends la parole pour dire que les déclarations actuelles de l'honorable député ne sont pas exactes. On trouvera ce que j'ai dit au hansard.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Etant donné la dénégation qui vient d'être faite, je suppose qu'avec le consentement de la Chambre je pourrai me reporter au hansard.

[Le très hon. Mackenzie King.]

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne peut pas faire allusion à un débat antérieur qui a eu lieu au cours de la présente session.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Je ne suis nullement surpris de votre décision, étant donné votre précédente décision de cet après-midi et d'autres qui ont été rendues à la Chambre pendant cette session.

L'hon. M. LAPOINTE: Je demande l'application du règlement et que l'honorable député retire les paroles qu'il vient de prononcer.

M. le PRESIDENT: Je puis, devant la Chambre, admettre franchement que, pour les nouvelles fonctions que j'ai assumées, je puis ne pas connaître le règlement aussi bien que des députés plus anciens, mais je ne pense pas que ce soit juste, surtout de la part de députés plus anciens, de me censurer comme l'honorable député d'Oxford-Sud vient de le faire. Je considère cela comme un affront et je lui demande de retirer sa déclaration comportant que ma décision n'était pas juste.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Un député a certainement des droits devant la Chambre. J'ai dit ne pas être surpris de votre décision étant données d'autres décisions rendues auparavant à la Chambre.

L'hon. M. LAPOINTE: Je demande une rétractation et, de plus, je demande au chef de l'opposition de se séparer de son collègue sur...

Quelques MEMBRES: A l'ordre!

L'hon. M. LAPOINTE: Il est assurément aussi responsable que nous le sommes de la dignité du poste de président.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis prêt à faire tout ce qu'il est possible pour faire régner plus d'harmonie dans la Chambre, mais je dois avouer franchement que, pour y arriver il faudrait d'abord que le président présentât un rapport exact de l'appel au règlement qu'on lui a demandé de rapporter.

L'hon. M. CANNON: Que faites-vous de la rétractation?

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Je me demande comment j'ai violé le règlement de la Chambre et quelles paroles on me demande de retirer.

L'hon. M. LAPOINTE: L'honorable député a dit qu'il n'était pas surpris de la décision du président, cela à cause de décisions rendues précédemment. Si ce n'est pas là un affront au président je me demande ce que c'est.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Monsieur le président, s'il plaît à Votre Seigneurie

et autres membres de la Chambre je dirai que je suis surpris, très surpris de votre décision.

M. le PRESIDENT: L'honorable député a été prié de retirer une déclaration faite par lui. Je lui demande respectueusement de la retirer.

Quelques MEMBRES: Retirer quoi?

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Je me demande ce que je dois faire. J'ai dit tout d'abord que je n'étais pas surpris et j'ai maintenant complètement changé mon attitude en disant que j'étais surpris. Je ne vois pas ce que je dois faire.

M. le PRESIDENT: Je déclare que ces deux expressions sont contraires au règlement. Je les considère comme autant d'affronts, non pour moi, mais pour le poste de président.

M. BURY: Pouvez-vous suggérer quelque chose qui serait soit "surpris" soit "non surpris". Peut-on s'imaginer un état d'esprit entre les deux?

M. le PRESIDENT: Je ne pense pas que cela soit nécessaire. Comme je le faisais observer au comité il y a un instant, ma situation est difficile, et je ne crois pas qu'il soit juste qu'un ancien député profite du fait que je ne connais pas exactement le règlement de la Chambre. Cependant je suis parfaitement certain que l'honorable député d'Oxford-Sud manque au règlement quand il dit n'être pas surpris de ma décision rendue auparavant.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Si vous pouvez décrire quelque chose entre les deux extrêmes je serais heureux de m'y conformer.

M. le PRESIDENT: J'ai demandé à l'honorable député de retirer sa déclaration et je le lui demande encore.

Quelques MEMBRES: Quelle déclaration?

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Celle disant que je ne suis pas surpris et aussi celle disant que je le suis. Laquelle des deux dois-je retirer?

L'hon. M. LAPOINTE: Retirez les remarques désobligeantes à l'égard du président.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si l'on exige de l'honorable député qu'il ne fasse aucune réflexion au sujet d'une question tranchée par le président, on devrait être libre d'en appeler de la décision; mais vu ce qui s'est passé cet après-midi, nous savons que c'est inutile. Je vous fais respectueusement observer, monsieur le président, qu'à cause de votre attitude, il nous a été impossible de procéder régulièrement.

14012—256½

L'hon. M. LAPOINTE: Je proteste contre ces remarques du leader de l'opposition. Depuis plus de vingt ans que je suis ici, c'est la première fois que le leader d'un parti emploie un pareil langage afin de déprécier la dignité de la présidence ou de l'Orateur de la Chambre des communes. J'ai toujours vu les chefs de partis soutenir la dignité de la présidence.

Des VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. LAPOINTE: Je suis dans l'ordre et comme membre du Parlement de longue date, je proteste contre l'attitude du leader de l'opposition, aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je cherche toujours à ne pas indisposer le ministre de la Justice; je tiens aussi à remplir mes fonctions de leader d'un parti avec autant de dignité que n'importe quel autre membre de la Chambre voudrait y apporter s'il occupait le même poste. Mais mon devoir est de veiller à ce que le parti que je dirige jouisse de ses droits constitutionnels dans cette Chambre. Lorsqu'on les lui conteste on qu'on les lui restreint par des moyens détournés, comme on l'a fait cet après-midi, c'est mon devoir de protester et c'est ce que je me propose de faire, en dépit de toutes les objections.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne veux pas prolonger la discussion, mais je ne pense pas que ce soit le désir de l'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) de laisser une impression tout à fait fausse au sujet de ce qu'a pu faire un de ses collègues. Au cours de ses remarques, il a déclaré que j'avais reçu une lettre de l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord quelques jours avant l'ouverture de la session. Trois semaines s'étant écoulées avant la réponse à cette lettre, il en déduit que ce retard est dû à ce qu'un débat a eu lieu à la Chambre dans l'intervalle, qu'un vote allait avoir lieu et que l'honorable député de Winnipeg voulait, avant de voter, avoir l'assurance par écrit que certains projets de lois auxquels il s'intéressait allaient être présentés. D'après ce que l'honorable député a dit, c'est bien, je pense, ce qu'il a conclu. Afin de dissiper tout doute dans son esprit, qu'il me permette de lui relater exactement ce qui s'est passé et de lui expliquer pourquoi la réponse s'est fait attendre pendant trois semaines. Lorsque l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord a envoyé sa lettre au début de la session, j'ai eu un entretien avec lui et je n'ai pas quitté la ville à partir de ce moment-là jusqu'au jour où j'ai répondu à sa lettre, date à laquelle je me préparais à m'absenter de la ville pour quelque temps. Je ne savais pas si je serais réélu ou non, mais je tenais à ce que l'honorable député lui-même et, advenant mon remplacement, celui qui

serait à ma place, aient trace du programme ministériel que je lui avais exposé lors de notre premier entretien, qui avait eu lieu, non pas au bout de trois semaines, mais dès l'ouverture même de la session. Voilà les faits et tout ce que je demande aux honorables membres, c'est de juger eux-mêmes si ce n'était pas l'attitude que n'importe qui, occupant le poste responsable que j'occupais, aurait adoptée dans la circonstance.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Ne pouvant pas citer ce qui a été déjà dit, j'attire l'attention du comité sur le compte rendu de la séance du 29 janvier, où l'on trouvera une déclaration de l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord, ainsi qu'une lettre du premier ministre, visant particulièrement les trois questions auxquelles l'honorable député s'intéressait: la loi de naturalisation, la loi d'immigration et les amendements au Code criminel, et au sujet desquelles certaines mesures législatives avaient été promises. L'honorable député avait aussi déclaré qu'il se réjouissait particulièrement de ce qu'un heureux concours de circonstances. . .

L'hon. M. LAPOINTE: J'invoque le règlement. Je demande que l'honorable député soit prié de retirer l'expression qu'il a employée à l'adresse du président.

Des VOIX: Retirer quoi?

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Etant donné les remarques faites par le premier ministre à la suite de l'objection soulevée, j'ai supposé naturellement qu'il n'était plus question de cela. Je croyais avoir fait une retractation suffisante si toutefois cette rétractation s'imposait, en disant le contraîre de ce que j'avais dit, et il saute aux yeux qu'après le discours du premier ministre à la suite de l'appel au règlement, l'objection soulevée par le ministre de la Justice n'a plus sa raison d'être.

M. le PRESIDENT: Le ministre de la Justice, ayant exigé que l'honorable député retire ses remarques désobligeantes à l'endroit du président, je dois le prier de les retirer, comme le veut l'article 236 du règlement.

M. BOYS: Il n'y a pas d'article 236.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le règlement ne compte que 129 articles.

L'hon. M. CANNON: L'article 13 prévoit le cas.

Quelques MEMBRES: A l'ordre!

L'hon. M. CANNON: Il s'agit du paragraphe 236 de Beauchesne.

L'hon. M. LAPOINTE: Certes, aucun député tant soit peu renseigné sur les usages de cette Chambre ne prétendra que l'on peut faire des imputations dirigées contre l'Orateur ou le président du comité général.

L'hon. M. MANION: L'honorable député d'Oxford-Sud a affirmé n'avoir rien dit de désobligeant à l'adresse du président, et il a dit le contraire de ce qu'il avait dit auparavant.

Plusieurs MEMBRES: A l'ordre!

L'hon. M. MANION: Mes honorables amis semblent perdre toute notion de justice dans une circonstance comme celle-ci. Le ministre de la Justice a déjà pris la parole six ou sept fois sur la question; n'ai-je pas le droit de dire un mot? Je fais observer, monsieur le président, que l'honorable député a déclaré n'avoir rien dit d'offensant contre le président du comité. Il a fait une certaine déclaration et a ensuite dit le contraire. J'ose croire, monsieur le président, que votre décision sera en faveur de l'honorable membre. De plus, je ferai remarquer au ministre de la Justice que le président lui-même, en permettant au premier ministre de poursuivre ses observations au delà de la question de règlement, paraissait être satisfait personnellement, et si le président est satisfait, je ne vois pas qu'il y ait lieu de récriminer.

L'hon. M. LAPOINTE: Il n'est pas satisfait; il a demandé à l'honorable député de retirer ses paroles.

M. le PRESIDENT: Je n'ai pas entendu l'honorable député d'Oxford-Sud dire qu'il consentait à retirer ses observations, ni ai-je compris qu'il prétendait n'avoir rien dit d'offensant pour le président. Le ministre de la Justice insiste sur le retrait des imputations dirigées contre le président, et je dois prier l'honorable député de se rétracter. May, à la page 298, dit:

La Chambre des communes exige le retrait de toutes paroles désobligeantes et des excuses suffisantes propres à donner satisfaction tant à la Chambre qu'au député lésé.

M. HEENAN: J'aimerais à dire un mot ou deux.

Quelques MEMBRES: Plus haut.

M. HEENAN: Soyez calme. Je me demandais, monsieur le président, quelle raison nous avons d'être si difficiles dans cette Chambre, car je sais que le douzième jour du mois dernier, un personnage de l'autre groupe politique dans une autre chambre...

Plusieurs MEMBRES: A l'ordre!

M. HEENAN: ..disait d'un honorable député de cette Chambre...

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. HEENAN: Monsieur le président...

Plusieurs MEMBRES: A l'ordre!

M. HEENAN: Je n'ai rien à me reprocher.

M. le PRESIDENT: L'honorable député viole le règlement.

M. HEENAN: Je ne crois pas, monsieur le président.

Plusieurs MEMBRES: A l'ordre!

M. HEENAN: J'allais dire que...

M. le PRESIDENT: L'honorable député voudra bien se rasseoir.

M. CHAPLIN (Lincoln): Vous feriez mieux de vous rétracter maintenant.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Monsieur le président, je ne laisse pas d'être contrarié par la manière dont je suis traité cet après-midi dans cette Chambre par le premier ministre, ainsi que par le président...

Quelques MEMBRES: A l'ordre!

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): ...mais étant donné votre décision je dois dire que cela me surprend et ne me surprend pas.

L'hon. M. CANNON: Monsieur le président...

Plusieurs MEMBRES: A l'ordre!

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Je retire complètement le mot "surprend".

M. le PRESIDENT: Il ne sera pas permis à l'honorable député de s'en tirer avec cette rétractation partielle. Il doit retirer sans réserve les imputations dirigées contre le président.

Le très hon. M. MEIGHEN: On peut être trop susceptible. Est-il défendu d'exprimer un désappointement?

M. le PRESIDENT: Je ne m'occupe pas de cette remarque.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est tout ce qu'a dit notre collègue, et il a ajouté qu'il retirait sans réserve le mot "surpris". Il n'eut pas oublié, je pense, d'aller plus loin. Mais monsieur le président ne l'a peut-être pas entendu dire qu'il retirait le mot "surpris"? Certes, on ne doit interdire à personne de se déclarer désappointé; car il se pourrait que moi aussi je le fusse.

L'hon. M. CANNON (solliciteur général): Monsieur le président, j'estime que cet incident a assez duré, et maintenant que nos collègues, tant de la gauche que de la droite, se sont à peu près ressaisis, ils conviendront, j'en suis sûr, qu'il faut accorder notre respect le plus entier au président du comité général. Sans cela, nos délibérations cesseraient d'être utiles et elles ne pourraient même avoir lieu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien!

L'hon. M. CANNON: Le président peut se tromper; malgré ça, tout membre de la Chambre a le devoir de respecter le collègue qui préside aux débats et de contribuer à maintenir le décorum qui convient à nos délibérations. Je connais depuis longtemps l'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland); c'est un membre dévoué à son parti, mais je sais qu'il aime à se conformer au règlement. S'il veut bien réfléchir davantage, il fera plaisir à tous les partis en reprenant la suite du débat, après avoir rendu hommage à l'impartialité de notre président.

Je ne suivrai pas le chef de l'opposition sur le terrain qu'il a choisi. Il regrettera demain les observations qu'il a fait entendre tout à l'heure. Chef d'un grand parti, ancien premier ministre, il devrait employer toute son influence pour convaincre ses collègues... (*Interruptions*) pour convaincre ses collègues de donner l'exemple du respect qui est dû au président... (*Nouvelles interruptions*) et j'estime que l'honorable député d'Oxford-Sud ne peut être autorisé à poursuivre son discours sans auparavant se rendre à la décision du président. On ne saurait lui passer ce qu'on ne permettrait à nul d'entre nous.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, vous constaterez que le solliciteur général, prenant prétexte du rappel au règlement, m'adresse des remontrances sur ma conduite à la Chambre. Je ne vois pas beaucoup le rapport avec la question de règlement. Je vous signale ce fait afin qu'on n'ait pas à exprimer quelque nouveau désappointement.

Je persiste à dire que les règlements ne s'opposent pas le moins du monde à l'expression d'un désappointement dans une décision du président. Le mot "surpris" pourrait peut-être donner lieu à une interprétation différente; mais c'est exagéré, à mon avis. Quoi qu'il en soit, j'ai prié mon collègue de s'en dédire et il l'a fait aussitôt. S'il avait employé tout de suite l'expression "désappointement", personne n'aurait protesté. Nos amis ont fait plus de la moitié du chemin pour donner satisfaction à la droite. On devrait s'en tenir là.

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Il devrait déclarer qu'il ne visait pas le président.

M. FORKE: Je suis désagréablement surpris de cet incident... (*Exclamations.*) Quoi

qu'en pensent les collègues assis à notre droite, je dis que cet incident est déplorable.

Une VOIX: C'est aussi notre avis.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Je demande un rappel au règlement.

VOIX NOMBREUSES: Asseyez-vous.

M. FORKE: Je n'ai pas abusé des instants de la Chambre jusqu'à présent...

Une VOIX: Quelle est la question de règlement?

M. FORKE: Je n'ai que quelques mots à dire. Je veux qu'on m'entende.

Un MEMBRE: Enoncez votre point de règlement.

M. FORKE: J'ai assisté à toute la discussion, et quelles que soient les expressions employées, le sens des paroles de l'honorable député d'Oxford-Sud était tout à fait clair.

L'hon. M. EDWARDS: Votre mentalité est peut-être en défaut.

Un MEMBRE: C'est peut-être plutôt la vôtre.

M. FORKE: Si les honorables membres n'ont au moins quelque souci de la dignité du président et quelque respect pour ses décisions, nous n'irons pas bien loin. Je trouve dégradant pour notre vie parlementaire un incident comme celui qui s'est produit dans cette Chambre aujourd'hui.

L'hon. M. EDWARDS: A présent vous êtes certain que les journaux parleront de vous.

M. FORKE: L'honorable député a beau tenir des propos pareils; je puis lui assurer, ainsi qu'aux autres honorables membres, que si le public de ce Dominion était plus au fait de ce qui se passe dans cette Chambre, nul d'entre nous ne jouirait de beaucoup de respect et je crois que le pays voudrait une nouvelle Chambre des communes.

L'hon. M. EDWARDS: Parlez pour vous-même, John.

M. FORKE: Je ne m'explique pas que le présent incident excite tant les honorables collègues à ma droite. Je ne blâme aucun groupe en particulier; je parle de toute la Chambre et de ce qui s'y passe en général. Vingt-cinq ans durant j'ai fait partie d'assemblées délibérantes; mais je n'ai jamais rien vu de pareil, même dans un conseil municipal. (*Exclamations.*) Je comprends absolument, monsieur le président, l'intention des paroles du député d'Oxford-Sud, et je trouve que, par souci de sa dignité propre et de la dignité de toute la Chambre, il devrait clore l'incident en s'engageant à respecter la décision du président.

L'hon. M. EDWARDS: Monsieur le président, je veux dire un mot seulement sur la question de règlement. Vous vous êtes opposé à une assertion de l'honorable représentant d'Oxford-Sud, puis à une déclaration en sens contraire. Toute la difficulté provenait du mot "surpris" qui a été retiré. Si les paroles de l'honorable député avaient quelque chose d'offensant, cela venait de ce mot; et puisque l'honorable représentant a retiré ce mot, ses paroles, par le fait même, n'ont plus rien de désobligeant.

L'hon. M. MACDONALD: Pourquoi ne dit-il pas qu'il ne voulait pas manquer de respect à M. le président?

L'hon. M. EDWARDS: Ce n'est pas au ministre de la Défense nationale d'interpréter le langage de l'honorable collègue. L'honorable représentant peut s'expliquer sans l'aide de personne. J'ai la parole sur le point d'ordre et je...

L'hon. M. MACDONALD: Il peut dire s'il voulait ou ne voulait pas manquer de respect au président.

L'hon. M. EDWARDS: J'ai la parole en ce moment. Je maintiens, monsieur le président, que l'honorable député d'Oxford-Sud s'est conformé à votre désir en retirant le mot "surpris" et que l'incident pourrait très bien finir là.

M. le PRESIDENT: Je suis heureux de voir que l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) tient, comme moi, à voir clore l'incident. Il est bien vrai que l'honorable représentant d'Oxford-Sud s'est servi du mot "surpris". Il a également employé les mots "nullement surpris" qui en réalité voulaient dire la même chose. Tout ce que je lui demande, c'est de retirer ces deux expressions et terminer ainsi cet incident.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Assurément, monsieur le président, on ne veut pas que je les retire à deux ou trois reprises? J'ai déjà rétracté.

M. le PRESIDENT: Je devrais peut-être faire amende honorable à l'honorable représentant si je ne l'ai pas entendu rétracter le mot "surpris" et les mots "nullement surpris". L'honorable député a-t-il retiré ces paroles?

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Certainement je les ai retirées.

M. le PRESIDENT: Très bien.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Eh bien, monsieur le président, il ne m'est pas permis

d'exprimer ce que je ressens. Je veux revenir maintenant à ce que nous discutions lorsque le premier ministre est intervenu, avec tant de chaleur, en se servant d'un langage qu'on pourrait qualifier de non parlementaire, et qu'on a déjà décrit dans ces termes dans le passé. Les circonstances exceptionnelles qui existaient à la Chambre les 27 et 28 janvier, immédiatement avant la mise aux voix, ont fait que certains honorables membres se sont vantés d'avoir forcé la main au premier ministre et d'en avoir obtenu certaines promesses relatives à des projets législatifs,—ces promesses, l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) en a parlé. C'est de cela que je parlais et je serais heureux de traiter le sujet puisque le tout se trouve au Hansard; seulement je sais que les honorables membres ne veulent pas entendre citer les paroles exactes. J'ai pris la parole simplement pour attirer l'attention du ministre de l'Intérieur sur le bill présentement devant le comité portant la modification de la loi d'immigration et signaler le rapport existant entre les trois bills promis et ceux dont la Chambre va être saisie. Le ministre, lorsque la question était devant la Chambre l'autre soir, et qu'on lui a demandé qui exigeait ces modifications, a répondu qu'elles étaient faites à la demande de son département. Le premier ministre, dans sa déclaration, cet après-midi, disait avoir donné cette lettre à l'honorable représentant de Winnipeg-Centre-Nord afin que le peuple et le Parlement connussent que le Gouvernement se proposait de présenter cette mesure au cours de la session actuelle, bien que le discours du trône n'en fît aucunement mention. Il en fut question à plusieurs reprises depuis la seconde adresse présentée, pourrait-on dire, dans un cas d'urgence. L'adresse fut mise aux voix le 1er février, et cette lettre fut placée au Compte rendu le 29 janvier; elle avait été écrite par le premier ministre le 28 janvier. Vu les rapports qui existent entre ces deux bills dont a parlé l'honorable représentant d'Edmonton-Est, on devrait voir à ce qu'il n'y ait pas chevauchement et s'il y a vraiment lieu d'adopter les bills.

L'hon. M. STEWART: Maintenant que la tempête s'est apaisée, je dirai, en réponse à mon honorable ami d'Oxford-Sud, que la mesure que je propose est loin d'être nouvelle. De fait, on a tenté de modifier l'article 41 de la loi de l'immigration au cours de trois différentes sessions; cette Chambre a adopté l'amendement trois fois et l'a envoyé au Sénat. Donc, le projet n'est pas nouveau.

Je n'ai rien à dire sur la controverse entre mon honorable ami d'Oxford-Sud et le très honorable premier ministre, mais en réponse à l'honorable représentant d'Edmonton-Est, je désire fournir une explication. Je lui avais déclaré que les modifications au Code criminel comprendraient tous les délits énumérés dans l'article 41 de cette loi, mais le ministre de la Justice me dit que tel n'est pas le cas. Je veux qu'il soit bien entendu que les hauts fonctionnaires de mon département m'informent que la déclaration que j'avais faite était exacte et, me fondant sur cette information, j'ai fait cette déclaration. Je m'empresse de mettre les choses au point, parce que le ministre de la Justice m'informe maintenant que certaines des dispositions de l'article 41 ne seront pas incluses dans les amendements au Code criminel. Je désirais voir la tempête se calmer afin d'avoir l'occasion de communiquer ce renseignement à mon honorable ami.

M. BURY: Je n'aurais pas songé un seul instant que le ministre de l'Intérieur se permît de faire une fausse déclaration. Je suis persuadé qu'il était convaincu que la modification de la loi de l'immigration n'aurait pas pour effet de rayer de la liste des délits qui entraînent l'expulsion aucun des délits qu'énumère la loi actuelle; mais en réalité, les faits sont bien différents. Permettez-moi de citer les délits qui entraînent l'expulsion d'après la loi actuelle. Si les honorables députés veulent bien consulter les notes explicatives, en marge du projet de loi, ils constateront que l'article de la loi de 1919 qui doit être abrogé se lit comme suit:

> Toute personne au Canada qui, par des paroles ou des actes, cherche à renverser, par la force ou la violence, le gouvernement ou les lois de l'autorité constituée du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou du Canada ou d'une des provinces du Canada, ou le gouvernement d'autres dominions, colonies, possessions ou dépendances de Sa Majesté, ou qui préconise l'assassinat d'un fonctionnaire desdits gouvernements ou d'un gouvernement étranger, ou qui au Canada défend ou conseille la destruction illégale de la propriété, ou y crée ou tente d'y créer, par des paroles ou des actes, une émeute ou des troubles au Canada. . . .

...et le reste. Ce sont là les délits qui entraînent l'expulsion sous le régime de la loi actuelle de l'immigration. Certains délits tombent sous le coup de la partie 2 du Code criminel actuel, mais lorsque les modifications que le bill n° 153 doit apporter au Code criminel deviendront loi, ces délits n'entraîneront plus l'expulsion; du moins, il existera des doutes à ce sujet. Permettez-moi de lire les délits que l'on fera disparaître de la liste des délits qui entraînent l'expulsion d'après l'amendement que le Gouvernement présente

comme bill n° 153. On les trouve à l'alinéa (1) de l'article 97A du Code criminel:

Est une association illégale toute association, organisation, société ou corporation, dont l'un des objets ou le but avoué est de produire un changement ministériel, industriel ou économique au Canada, par force, violence, blessures corporelles contre la personne ou dégâts matériels, contre la propriété, ou par la menace de ces blessures ou dégâts, ou qui enseigne, préconise, conseille ou défend l'emploi de force, violence, terrorisme, blessures corporelles contre la personne ou dégâts matériels contre la propriété, ou de menace de ces blessures ou dégâts, dans le but d'accomplir ce changement, ou pour toute autre fin, ou qui par un moyen quelconque poursuit cet objet ou ce but avoué, ou enseigne, préconise, conseille ou défend, comme susdit.

Cet alinéa doit être abrogé tout comme l'alinéa (3) de l'article 97A qui se lit comme suit:

Est coupable de contravention et passible d'un emprisonnement d'au plus vingt ans quiconque agit ou professe agir en qualité d'officier d'une pareille association illégale, et vend, dit, écrit ou publie quoi que ce soit à titre de représentant ou de représentant avoué de toute pareille association illégale, ou devient et continue d'être membre de cette association, ou porte ou fait paraître sur soi ou ailleurs, une marque, un insigne, un emblème, une bannière, une devise, un pennon, une carte, un bouton ou un autre objet quelconque, indiquant ou destiné à indiquer ou suggérer qu'il est membre d'une pareille association illégale ou de quelque façon affiliée à cette association, ou paye des cotisations ou autres contributions à cette association ou à qui que ce soit pour le compte de cette association, ou qui sollicite des souscriptions ou des contributions au profit de cette association.

Aussi, à l'article 97B (1):

Quiconque imprime, publie, édite, lance, met en circulation, vend, offre en vente ou en distribution un livre, un journal, un périodique.

et ainsi de suite. Toutes ces dispositions seront abolies. Par conséquent, bien qu'en vertu de la 2e partie du Code criminel ces délits rendent passibles d'expulsion, quand on aura adopté les amendements du projet de loi n° 153, ces délits ne seront plus passibles d'expulsion. Le comité devrait se demander sérieusement s'il est sage d'admettre au Canada les personnes décrites à l'article 41, lesquelles font partie de sociétés illégales et cherchent à atteindre ou prônent les fins de ces sociétés. A mon sens, cette modification aura pour effet d'empêcher l'expulsion des personnes qui font partie des sociétés très peu recommandables mentionnées aux articles 97A et 97B du Code criminel ou qui propagent les principes et publient la propagande de ces sociétés. L'amendement n'est donc pas aussi dénué de danger que le conçoit le ministre de l'Intérieur, sincèrement, je veux le croire. En réalité, cet amendement fait partie d'un plan ou d'un complot destiné à empêcher l'expulsion de gens qui, autrement, seraient sujet à l'expulsion. Si je me trompe, il me fera plaisir qu'on corrige mes paroles.

[M. Bury.]

M. WOODSWORTH: Je désire parler brièvement de ce projet de loi. Je ne me propose pas d'examiner la question soulevée par l'honorable représentant d'Oxford-Sud, qui a mentionné mon nom à ce sujet, parce que je me suis déjà expliqué sur ce point dans la Chambre et je n'ai rien à ajouter. Je note toutefois que les modifications à la loi de l'immigration et au Code criminel retiennent notre attention depuis quelque temps, comme le savent les membres de la dernière législature. Au début de la présente session, j'ai demandé au premier ministre ce qu'il serait possible de faire cette année à ce sujet. Il y a quatre ans, j'ai proposé certaines modifications à la loi d'immigration en vue d'atteindre les fins qu'on se propose dans le projet de loi à l'étude et, à diverses reprises par la suite, le Gouvernement a présenté des amendements analogues. Je rappelle à la Chambre qu'en 1919, alors qu'on était pris de panique et d'hystérie, le Parlement a adopté plusieurs projets de loi sans les étudier à fond. De fait, ils ont été adoptés par les deux Chambres et sont devenus lois en quarante minutes environ. Les dispositions qu'on se propose maintenant d'abolir étaient contenues dans ces mesures législatives. Les modifications que nous avons proposées auparavant avaient pour but d'enlever au ministre de l'Immigration le pouvoir d'expulser les personnes coupables de certains crimes. On a mal interprété ces amendements. Certains pensaient que nous voulions faire entrer au Canada des individus coupables des crimes spécifiés dans la loi. Rien n'était plus éloigné de notre pensée. Nous désirions faire abolir des dispositions qui enlevaient à certains citoyens du pays le droit d'être jugés par procès devant un jury.

Il est évident que l'honorable préopinant a des idées fausses sur les effets du projet de loi. En vertu de la loi actuelle, cet honorable député, né en Angleterre, si je ne me trompe, pourrait, s'il était accusé de certains crimes, être amené devant un comité du ministère de l'Immigration et expulsé du pays sans autre forme de procès.

M. BURY: Puis-je interrompre mon honorable ami? Je ne veux pas qu'on expulse personne sans lui faire subir un procès convenable et sans qu'il ait été déclaré coupable. Je parle des gens dont il est question dans la loi, et non pas de la façon dont on doit les traiter.

M. WOODSWORTH: Parfaitement. Mais l'amendement à l'étude a trait uniquement aux procédures.

M. BURY: Non.

M. WOODSWORTH: Mon honorable ami se trompe sur ce point. Je connais quelque peu le sujet. L'amendement a trait seulement à la façon de procéder. C'est ce que ne comprennent pas bien un grand nombre de membres de la Chambre. Je le répète, en vertu de la présente loi, si on la mettait en vigueur, mon honorable ami (M. Bury) pourrait être amené devant un comité du ministère de l'Immigration, simplement parce qu'il est né à l'étranger, et il pourrait être expulsé du pays comme indésirable, si le département de l'Immigration considérait qu'il est dans cette catégorie de personnes. Je soutiens que tout homme,—qu'il soit canadien de naissance, comme il m'arrive de l'être, ou qu'il vienne de la Grande-Bretagne, comme mon collègue ici (M. Heaps),—a tout à fait droit à un procès par jury.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député me permettrait-il une question? Que dit-il d'un homme venu de France ou d'Italie?

M. WOODSWORTH: Je n'adopte pas l'attitude du leader de l'opposition, mais je dirai que ce devrait être la même chose pour l'homme originaire de France ou d'Italie ou de tout autre pays. La question qui s'élève au sujet de la loi actuelle, c'est qu'on ne devrait expulser personne sans un procès par jury au préalable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami dit-il qu'on devrait modifier la loi de l'immigration de façon que tout immigrant venant d'Italie ou d'Autriche, ou d'un autre pays doive être admis au Canada...

M. WOODSWORTH: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: ...et puisse demeurer ici?

M. WOODSWORTH: Non, ce n'est pas ce que j'ai prétendu.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exactement ce que l'honorable député a prétendu.

M. WOODSWORTH: Pas du tout; attendez un instant, je vais vous répondre là-dessus. La loi de l'immigration est censée écarter de ce pays les indésirables, qu'ils viennent de la Grande-Bretagne, de l'Italie, de la France ou d'ailleurs. Grâce à la loi de l'immigration, nous essayons de ne pas laisser les indésirables pénétrer chez nous, et je favorise absolument cette façon d'agir.

M. HOCKEN: Mais une fois qu'ils y ont pénétré?

M. WOODSWORTH: S'ils y pénètrent et qu'ils se rendent coupables d'un crime au Canada, ils doivent subir leur procès devant un jury en ce pays.

M. BURY: L'honorable député m'a-t-il entendu m'opposer à cela?

M. WOODSWORTH: Non, seulement l'honorable député ne semble pas avoir compris la portée de la loi; c'est ce que je prétends. C'est une question de procédure. Je ne veux pas remonter le cours de l'histoire, mais j'avouerai sans détour que la raison probable de notre énergique opposition à ce sujet vient du fait que mon honorable collègue de Winnipeg-Nord aurait pu être expulsé lui-même sans procès devant un jury si la loi eût été mise en vigueur, tout simplement parce qu'il était né en Angleterre. Et c'était le cas d'un grand nombre d'autres.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'était-il rendu coupable de quelque délit du genre de ceux dont il a été parlé?

M. WOODSWORTH: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors comment aurait-il pu être expulsé?

M. WOODSWORTH: Simplement à cause de cette loi. Le très honorable député est-il sincère en posant cette question?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il l'est sûrement.

M. WOODSWORTH: Il n'a certainement pas saisi toute la portée de cette loi dont, si je me trompe, il est plus ou moins responsable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne l'est pas.

M. WOODSWORTH: C'est possible, mais j'ai pris connaissance de beaucoup de lettres échangées à cette époque, et si elles pouvaient être déposées, elles me donneraient raison. L'alinéa (2) de l'article (2) de la loi de l'immigration, tel qu'il se lit maintenant, dit que nulle personne appartenant aux catégories d'immigrants prohibés ou non désirables au sens de l'article 41 de cette loi ne peut obtenir le droit de résidence au Canada. Puis la loi dit ce qu'il faut entendre par gens non désirables. Sous ce rapport, quoique un homme ait demeuré au pays un an, cinq ans ou dix ans, si on l'accuse d'appartenir aux catégories d'indésirables, il peut être expulsé. Il ne peut obtenir le droit de résidence. Telle est la portée de la loi que je dénonce. Il y a beaucoup d'éminents citoyens d'origine britannique auxquels elle s'appliquerait: l'honorable député d'Edmonton-Est est originaire d'Angleterre et il n'en rougit pas; mon propre collègue vient d'Angleterre, et je sais qu'il n'en a pas honte; le chef du parti progressiste a vu le jour en Ecosse et je sais qu'il n'en est pas honteux. Si on les accusait en vertu de cette loi, le ministre intérimaire de l'Immigration

et de la Colonisation pourrait les faire comparaître devant son comité et après-demain les expédier en Angleterre, en Irlande ou en Ecosse, selon le cas, sans qu'ils aient eu de procès par jury. Maintenant, en ma qualité de sujet canadien, je ne puis être expulsé, mais pour moi, sujet britannique, élevé avec l'idée de la liberté du citoyen et du droit au procès par jury, cet état de chose dont, oserai-je dire, la plupart des députés ne se sont pas rendu compte, ne saurait être toléré. Insistons pour que tout homme venu au pays, de la Grande-Bretagne ou d'ailleurs, ait droit à un procès par jury quand il commet un crime ou est accusé d'un crime au pays. Je ne trouve pas beaucoup à redire à son expulsion, s'il est trouvé coupable. Peut-être avons-nous commis un faux pas quand nous avons déposé ce projet de loi antérieurement, car quelques députés et aussi quelques sénateurs, je crois, avaient l'impression que nous voulions garder ces gens au Canada. Ce n'était pas du tout notre intention, mais nous voulons nous débarrasser d'une loi odieuse qui autorise l'expulsion sans procès par jury. Le ministre a trouvé une assez bonne solution, je pense, en conservant le droit d'expulsion et en prescrivant qu'il ne peut y avoir expulsion qu'après déclaration de culpabilité. Je suis sûr qu'il n'est pas un député dans l'Assemblée qui désire expulser quelqu'un sans procès. J'ai peine à concevoir qu'un député veuille confier à un comité du département le soin de décider si une personne est coupable ou non de délits de ce genre. Il est donc fort manifeste que par l'amendement proposé nous gardons le droit d'exclure les indésirables ou d'expulser les gens qui se sont révélés tels, mais il est prescrit qu'on doit d'abord leur accorder un procès équitable. Certes, c'est juste.

M. HOCKEN: Ces délits sont-ils décrits dans cet article?

M. WOODSWORTH: Non, et il est bien vrai que des amendements au Code criminel proposés modifieront la loi de 1919 touchant les crimes politiques. Mais je rappelle à l'honorable député que cela n'offre aucun rapport particulier avec l'expulsion. Le Code criminel ne pourvoit pas à l'expulsion, il pourvoit un procès. Nous prétendons que personne ne doit être expulsé sans procès.

M. BURY: Ce n'est pas le point actuel discuté.

M. WOODSWORTH: Il ne s'agit pas là d'un point de vue. Si l'honorable député s'oppose aux éliminations proposées relativement au Code criminel, le temps de les discuter sera lorsque la Chambre sera saisie de la question. Je suis prêt à les discuter maintenant, mais je ne crois pas que ce soit le moment de la faire. Nous aurons l'occasion de discuter l'opportunité d'effectuer ou non ces émendations du Code criminel, mais cela n'a rien à voir avec l'expulsion.

M. BURY: Cette question a un rapport très important avec elle, parce que certains députés consentiront peut-être très volontiers à l'élimination de certains délits du Code criminel, mais non de la loi d'immigration. Il se peut qu'ils ne veuillent pas faire proclamer dans ce Code criminel que ces actions sont des crimes et ne veuillent pas non plus que des personnes de ce calibre restent au Canada.

M. WOODSWORTH: L'honorable député s'imagine-t-il qu'il est lui-même dans une situation fort enviable? Veut-il que son état juridique reste ce qu'il est, je veux dire qu'il sois passible d'expulsion sans procès?

M. BURY: Je ne parle pas de cela.

M. WOODSWORTH: J'en parle.

M. BURY: Mon honorable ami traite un point dont je ne me suis pas occupé. Il cherche à m'écarter du sujet discuté.

M. WOODSWORTH: Non, je cherche à m'en tenir à l'objet de la délibération.

M. BURY: Je n'ai jamais posé cette question.

M. WOODSWORTH: C'est une question de procédure, et, par le moyen de ce projet de loi, nous cherchons à assurer le droit d'un procès par jury à quiconque vit au Canada. L'expulsion n'est qu'une question secondaire. Je concède volontiers que quiconque commet au pays un de ces prétendus crimes soit expulsé. Cela ne me préoccupe pas. Que l'on ferme les portes du pays à ces gens, mais une fois qu'ils y sont, qu'on leur accorde un procès équitable pour établir leur culpabilité ou leur innocence.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a étudié longument la question. Il a mentionné les modifications qui seront effectuées. Veut-il me dire quelles actions tenues jusqu'ici pour des délits seront rayées de cette catégorie?

M. BURY: Je ne suis pas opposé au procès et à la déclaration de culpabilité par jury, mais le projet de loi 153 abrogera l'article 97B. Voici cet article:

Est coupable de contravention et passible d'un emprisonnement d'au plus vingt ans quiconque imprime, publie, édite, lance, met en circulation, vend, offre en vente ou en distribution.

L'hon. M. STEWART: Ce n'est pas ce projet de loi.

M. BURY: Je le sais, mais au dire de mon ami, c'est entièrement une question de manière de procéder. Mon honorable ami n'a pas idée de ce que le bill représente ou il manque de franchise. Ce projet de loi concerne d'abord la marche à suivre et, en deuxième lieu, il définit les actions auxquelles il s'applique. La partie procédure a été modifiée. La procédure ne m'occupe pas; laissons cela de côté. En changeant la définition des actions entraînant l'expulsion, le bill comporte plus de procédure et il modifie la définition même des actes en introduisant le Code criminel. Le ministre de l'Intérieur a répondu bien franchement à ma question, se reprenant ensuite pour dire: "Je reconnais que certains délits en vertu de la loi actuelle n'en seront plus après l'adoption du bill n° 153." Ainsi, après l'adoption du projet de loi n° 153, ce n'est pas un délit comportant l'expulsion, d'imprimer, publier, éditer, lancer, mettre en circulation, vendre, ou offrir en vente ou en distribution un livre, un journal, un périodique, un pamphlet, une brochure, une image, un papier, une circulaire, une carte, une lettre, un écrit, un imprimé, une publication ou un document de toute nature, dans lequel est enseigné, préconisé, conseillé ou défendu la sédition.

M. WOODSWORTH: Où voyez-vous cela?

M. BURY: C'est l'article 97B du Code criminel, partie II qui ne s'applique plus si le bill n° 153 est adopté. Toute personne cherchant par des paroles ou des actes, à renverser le Gouvernement constitutionnel ou enseigne ou conseille la destruction de la propriété par la violence ne sera plus sujet à expulsion, après l'adoption de ces amendements au Code criminel.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami sait qu'un autre article du bill s'applique à ce délit.

M. BURY: Pas dans la partie II. On ne veut pas discuter le bill n° 153, peut-être parce que le but du Gouvernement est évidemment de commencer par faire adopter ce bill, pour passer à l'autre ensuite. Je ne veux pas que cet amendement soit adopté sans que le comité comprenne bien la situation. Si cet amendement et l'autre que l'on veut apporter au Code criminel sont adoptés, n'importe qui pourra écrire ou distribuer de la littérature séditieuse, et travailler de la même manière séditieuse au renversement du gouvernement constitutionnel en ce pays et préconiser la destruction de la propriété.

L'hon. M. STEWART: Le raisonnement de mon honorable ami est fondé mais il le pousse trop loin. Mon honorable ami cite l'article 97 du Code criminel.

M. BURY: Je cite l'article 97B l'un de ceux que le projet de loi demande d'abroger. Le voici:

97b. Est coupable de contravention et passible d'un emprisonnement d'au plus vingt ans quiconque imprime, publie, édite, lance, met en circulation, vend, offre en vente ou en distribution un livre, un journal, un périodique, un pamphlet, une brochure, une image, un papier, une circulaire, une carte, une lettre, un écrit, un imprimé, une publication ou un document de toute nature, dans lequel est enseigné, préconisé, conseillé ou défendu, ou qui, de quelque manière, enseigne, préconise, conseille ou défend, sans l'autorité de la loi, l'emploi de force, violence, terrorisme, blessures corporelles contre la personne ou dégâts matériels contre la propriété, ou de menace de ces blessures ou dégâts, comme moyen d'accomplir un changement ministériel, industriel ou économique ou autre.

Telle est la loi actuelle. Une fois le bill 153 adopté, cet article disparaît.

L'hon. M. STEWART: Mais mon honorable ami ne se rappelle-t-il pas que l'article 41 de la loi de l'immigration et l'article 97B du Code criminel furent votés en 1919 pour des raisons particulières peut-être toutes bonnes en soi. Mon honorable ami devrait trouver dans le Code un article qui répond à son objection.

L'hon. M. LAPOINTE: L'article 132 qui régit les paroles, conspirations et écrits séditieux s'appliquerait au cas dont parle mon honorable ami.

L'hon. M. STEWART: Tout ce que nous voulons en abrogeant l'article 41 de la loi de l'Immigration, c'est d'enlever au ministre de l'Immigration le droit d'expulsion sans procès pour des délits de cette nature. Il ne s'agit pas de faire disparaître ces délits du code ou de leur enlever leur caractère criminel. Les remarques de l'honorable député s'appliqueront lorsque viendront les modifications au Code criminel, mais je ne vois pas l'objet de retarder plus longtemps l'abrogation des pouvoirs conférés au ministre de l'Immigration par l'article 41. L'article 40 autorise le ministre de l'Immigration à expulser sans procès, mais une fois cet amendement, se rapportant à l'article 41, adopté, il ne pourra plus ordonner l'expulsion sans un procès régulier devant un tribunal régulier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quels pouvoirs confère l'article 40?

L'hon. M. STEWART: L'article 40 a toujours existé. En voici le texte:

Lorsqu'il est établi qu'une personne quelconque, autre qu'un citoyen du Canada ou une personne ayant un domicile au Canada, est pensionnaire d'une maison

de prostitution ou a des relations avec l'administration de cette maison, ou qui exerce la prostitution, ou qui reçoit, partage une partie ou tire un bénéfice d'une partie quelconque des profits d'une prostituée, ou qui est gérant d'une maison de prostitution ou employée dans, par ou pour une maison de prostitution, un café-concert ou une salle de danse ou autre lieu d'amusement ou de rendez-vous habituellement fréquenté par des prostituées, ou là où se rassemblent des prostituées, ou qui de quelque façon soutient une prostituée, ou protège ou permet de protéger une prostituée contre une arrestation, ou qui importe ou tente d'importer une personne dans un but de prostitution ou pour toute autre fin immorale, ou qui a été trouvée coupable d'un acte criminel au Canada, ou qui admet avoir commis, avant d'être entrée ou débarquée en Canada, un crime qui implique turpitude morale, ou est devenue un mendiant de profession ou un fardeau pour le public, ou qui pratique la polygamie, ou a été internée dans un pénitencier, une geole, une maison de réforme, une prison ou est devenue pensionnaire d'un hôpital, d'un asile d'aliénés ou de faibles d'esprit ou d'une institution publique de charité, entre au Canada ou y reste contrairement aux dispositions de la présente loi, il est du devoir de tout préposé connaissant la chose et du devoir du greffier, du secrétaire ou autre fonctionnaire de toute municipalité au Canada, où se trouve cette personne, d'adresser immédiatement au ministre une plainte par écrit lui faisant connaître tous les détails.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ces cas-là le ministre verra que des plaintes peuvent être portées sous plusieurs rapports, entre autres pour conviction de crime. Les autres cas ne comprennent aucune conviction. Le ministre peut toujours ordonner l'expulsion après preuve dont il est satisfait. Cela s'applique-t-il aux sujets de la Grande-Bretagne ou seulement aux étrangers?

L'hon. M. STEWART: A quiconque n'est pas Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est à ce propos même que je désire faire une observation. Je me demande comment l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) peut dormir en paix tant que l'article 40 sera dans la loi. Pensez donc! En vertu de cet article, des hommes, des femmes, par vingtaines, par centaines, peuvent être expulsés sans procès.

M. HEAPS: Quel a été la nécessité de cet amendement en 1919?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour comprendre une autre classe parmi ceux qui pouvaient être expulsés. L'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord doit être indigné que l'on puisse expulser qui que ce soit sans procès. Un procès par jury, dit-il, est le droit d'un sujet britannique. Cependant nous avons encore l'article 40 en vertu duquel, dans 95 p. 100 des cas, on n'a aucun droit à un procès par jury pour décider si l'homme ou la femme peuvent être expulsés. Cette loi existe depuis des années. Tout ce qui a été fait en 1919 a été d'ajouter une autre classe à ceux qui n'avaient pas droit à un procès par jury. C'est celle de ceux qui venaient d'Angleterre et étaient anarchistes. En un mot nous avons compris les anarchistes au nombre des prostituées et des mendiants. Voilà tout. Nous avons dit: si un homme est anarchiste, en ce qui concerne l'expulsion, il ne doit pas avoir de droit spécial simplement parce qu'il vient d'Ecosse ou d'Angleterre. Telle était le terrible crime. Il ne s'agissait pas du tout d'empiéter sur le droit au procès par jury. Ce droit est celui de tout citoyen, qu'il soit sujet britannique, ou italien, ou suédois, ou polonais ou japonais.

M. WOODSWORTH: Cet article le prive de ce droit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. L'honorable député ne l'a jamais compris. C'est le droit que possèdent, sujets britanniques ou non, tous ceux qui vivent au Canada avant d'être punis d'un crime. C'est pour cela que le procès par jury a été établi.

M. WOODSWORTH: L'honorable député niera-t-il que l'on a essayé d'expulser des personnes sans procès?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député est pressé parce que je crois qu'il saisit le point maintenant. Le procès par jury n'est pas un droit exclusif du sujet britannique, de quelqu'un né en Grande-Bretagne ou au Canada, mais de qui que ce soit avant d'être puni d'un crime. En vertu du Code, s'il est accusé d'une offense grave, il a droit à un procès par jury. C'est son droit avant d'être condamné pour libelle. Ce n'est pas le privilège exclusif d'un sujet britannique. Les Polonais, les Africains ou les Hottentots l'ont autant. Ce n'a jamais été le droit spécial de qui que ce soit d'avoir un procès par jury avant l'expulsion. C'est ce que je veux faire comprendre à l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord. On n'a pas besoin de convaincre un homme d'un crime pour l'expulser.

M. WOODSWORTH: L'honorable député pense-t-il qu'un Anglais qui habite le Canada depuis vingt ans serait incapable de prouver son domicile en ce pays et qu'il pourrait être expulsé?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député déplace encore la question; décidément il ne me comprendra pas. Durant des années, il a dit à ses propres auditoires que nous avons enlevé le droit du procès par jury. Rien de plus inexact. Ce droit n'a jamais été une protection contre l'expulsion mais seule-

ment contre la punition du crime. C'est ce que j'essaie de faire comprendre à mon honorable ami.

M. WOODSWORTH: N'ai-je pas raison de soutenir que l'effet d'une pareille loi tendrait à priver les individus de cette catégorie du droit d'obtenir un procès par jury?

Le très hon. M. MEIGHEN: De même que la loi qui reste dans nos statuts.

M. WOODSWORTH: En effet.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député est bien prêt, du moment qu'une pauvre femme est reconnue comme prostituée, de lui nier tout droit à un procès par jury et à l'exclure du Canada. Cependant, si quelqu'un est trouvé coupable du crime d'anarchie, il se lève aussitôt et il proclame le droit de cet individu à réclamer un procès par jury.

M. WOODSWORTH: Qui doit décider si une personne s'est rendue coupable du crime d'anarchie?

Le très hon. M. MEIGHEN: La même personne qui décide si une femme se livre à la prostitution.

M. WOODSWORTH: Pour ma part, j'ai adopté l'attitude de faire sanctionner une loi décrétant que, pour tous les délits commis en Canada, l'accusé aura droit à un procès par jury. En ce qui regarde certains de ces cas toutefois, l'effet au point de vue social de priver l'accusé de son droit est bien plus grave s'il s'agit d'une affaire ayant rapport aux questions politiques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour ma part, je suis de l'avis contraire. Certains anarchistes, à mon sens, sont en mesure de causer de bien plus grands maux qu'une malheureuse fille quelconque qui habite une maison malfamée. Les sympathies de l'honorable député vont uniquement à l'anarchiste, mais il se gardera bien de remuer même le petit doigt, pour faire abroger l'article 40.

M. WOODSWORTH: De fait, j'ai déjà fait une proposition à cet effet. Mon honorable ami pourra se rendre compte que j'ai déposé un projet de loi tendant à l'abrogation de ces articles, il y a quatre ans passés.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'article 40?

M. WOODSWORTH: Oui, si je me rappelle bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce que je me rappelle. Je ne saurais dire au juste...

M. WOODSWORTH: C'est le souvenir que j'en ai gardé.

Le très hon. M. MEIGHEN:... mais si j'ai bonne mémoire, le bill de mon honorable ami en ce qui regarde les anarchistes, correspondait à celui-ci.

M. WOODSWORTH: Mon très honorable ami consentirait-il à l'abrogation de l'article 40?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non; je n'y consentirais pas. Et de plus, je ne vois pas du tout que le présent bill soit particulièrement nécessaire. Il est inutile, à mon sens. Je tiens à le faire observer, cependant, l'honorable député a dénaturé la portée de cet article de la loi depuis des années et, grâce à cet exposé erroné des faits, il a obtenu des votes. Mon honorable ami n'a jamais été juste à l'égard de cette mesure; jamais de la vie. La loi en question visait tout simplement à mettre les anarchistes venant des Iles-Britanniques sur le même pied que les immigrants des autres pays, qui pourraient être soupçonnés d'être des adeptes de la même doctrine. La loi n'a jamais nié à ces gens le droit d'obtenir un procès par jury du moment qu'il s'agit de délits justiciables d'un jury. Les honorables membres sont-ils d'avis qu'il est d'une importance extrême qu'un immigrant, du seul fait qu'il vient de la métropole, doive rester au pays quelle que soit sa réputation et même fût-il un anarchiste, tant qu'il n'aura pas été convaincu de ce délit? Se trouve-t-il ici un seul honorable membre pour soutenir que c'est là le traitement à accorder aux immigrants de la métropole, mais non pas aux Italiens ou aux Français? Allons-nous leur faire subir un traitement différent? Je ne crois pas que cela soit juste.

M. WOODSWORTH: Ni moi non plus.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député partage mon avis sur ce point là dès que je mentionne l'anarchiste. Mais, quel intérêt déploie-t-il à l'égard des prévenus du moment que je fais allusion aux délits d'une autre catégorie? Prenons le cas d'un pauvre diable qui mendie son pain; il ne peut trouver d'emploi et il se laisse tomber à la charité publique. Or, le ministre peut le faire expulser sans aucune forme de procès, sauf l'enquête qu'il conduit lui-même; cependant, l'état pitoyable de cet infortuné ne trouble aucunement mon honorable ami. Par contre, si le ministre entreprend d'exclure un immigrant pour l'excellente raison qu'il est un anarchiste notoire, malheur au Gouvernement! Voilà en deux mots l'attitude de l'honorable député.

M. CHURCH: Il est assez difficile de dire au juste sur quelle question porte le présent débat. On ne sait pas s'il s'agit de discuter

les incidents de la grève de Winnipeg ou d'étudier les modifications à apporter à la loi de l'immigration. Cependant, la grève de Winnipeg constitue une forte raison de maintenir dans nos Statuts l'article 41 de la loi de 1919. L'abrogation de cette loi serait inexcusable, à mon sens. Tous les citoyens loyaux du Dominion du Canada ont sympathisé avec le Gouvernement à l'époque où il fit sanctionner l'article 41 que mes honorables amis tendent maintenant de faire abroger avec tant d'énergie. Les honorables membres voudraient-ils revenir à la situation troublante qui existait en 1919 et antérieurement à cette époque?

Le maintien de la loi et de l'ordre entraîne de très sérieuses responsabilités et nos systèmes de police du Canada ont fort à faire pour assurer la paix. C'est là un pas en arrière et le peuple du pays ne le verra pas avec plaisir. L'Australie a refusé d'adoucir ses lois en ce qui regarde les immigrants qui commettent des crimes susceptibles de les faire expulser. Voyez la grève qui s'est produite ces jours derniers en Angleterre: qui en porte la responsabilité? C'est le résultat de la propagande et les sentiments qui ont provoqué cette grève sont actuellement si prédominants dans notre pays que ceux qui doivent maintenir l'ordre trouvent leur tâche excessivement difficile. Peu m'importe que l'agitateur soit ou non sujet britannique; s'il ne respecte pas la loi, on devrait l'expulser qu'il soit Grec, Juif ou Gentil. Plus vite le pays se réveillera pour insérer dans nos Statuts une loi suffisamment sévère, mieux cela vaudra pour l'administration en général et pour le respect de la loi et de l'ordre.

Je m'oppose absolument à ce changement qui n'a pas été demandé, que je sache. Les autorités civiles qui sont chargées de maintenir l'ordre ne l'ont pas demandé. En réalité, les municipalités y sont en grande partie opposées et la police elle-même s'y oppose. La question a été discutée à une convention tenue, il y a quelque temps, à Ottawa, et bien que ne pouvant parler en son nom, je crois pouvoir dire que, dans son ensemble, la police a demandé qu'on n'apporte pas de changement à la loi d'Immigration adoptée en 1919. Quiconque est susceptible d'être expulsé soit sujet britannique ou non, ne devrait échapper aux dispositions de la loi. Certains des plus dangereux agitateurs qui sont aujourd'hui au Canada, et j'en connais, viennent des Iles Britanniques. En général l'étranger est paisible et respectueux de la loi; il s'efforce d'obéir aux lois du pays, mais certains de ces agitateurs apportent avec eux au Canada des vues sur le gouvernement qui ne sont pas partagées par les hommes qui ont colonisé le pays. Il ne devrait pas exister de dispositions spéciales touchant le sujet britannique et si c'est un agitateur ou un anarchiste, on doit l'expulser de la même manière qu'un autre sujet non désirable. Ces fauteurs de trouble préconisent une politique qui est le contraire du bon gouvernement. En tenant compte de l'expérience que le Gouvernement a acquise au cours des quatre dernières années et en face de la grève de Vancouver, des troubles ouvriers qui ont prévalu dans les Provinces maritimes et du malaise industriel général, non seulement au pays, mais ailleurs aussi bien, surtout en Angleterre et en Australie, je ne puis pas comprendre comment les honorables députés de la droite ont pu présenter un projet de loi comme celui-ci et demander sérieusement au Parlement de l'adopter. Il n'est pas trop tard pour retirer le bill et j'espère que le Gouvernement jugera à propos de le retirer.

Quand l'agitation régnait dans le Commonwealth australien qu'a dit le premier ministre Bruce? Il a dit: "Nous conserverons ce pays pour les blancs. Peu m'importe que les anarchistes viennent d'Europe ou des Iles-Britanniques, on les expulsera. Quiconque vient au pays doit se conformer à la loi et s'il tente de fomenter des troubles, on l'expulsera." C'est là l'attitude adoptée par le premier ministre et le gouvernement d'Australie et c'est aussi celle que nous devrions prendre ici. Le parlement australien a soutenu le premier ministre Bruce par une majorité écrasante. J'ai rencontré dans ma vie bien des agitateurs. Quand j'étais président de la commission de police de Toronto, la commission devait fréquemment s'occuper de troubles causés par des hommes de ce genre. Je me souviens qu'en certaine occasion, il y a eu des troubles violents et les étrangers du quartier Saint John n'étaient pas à blâmer.

Le Gouvernement devra assumer la responsabilité des violations de la loi qui pourront se produire à cause de cette mesure. La responsabilité pèse sur lui. Je ne vois pourquoi des agitateurs, qui sont sujets britanniques par naturalisation, ne seraient pas soumis aux mêmes lois d'expulsion quand ils tentent de renverser le gouvernement constitué et de fomenter des troubles au Canada. C'est au Gouvernement qu'il appartient de faire respecter la loi et maintenir l'ordre. A la Chambre des communes anglaises, le très honorable sir John Simon s'est récemment déclaré vivement opposé aux doctrines du communisme comme étant subversives, et il a exprimé l'opinion qu'en dernier ressort, le procureur général devrait poursuivre ceux qui répandent cette doctrine. Je partage son avis. Le colonel Grasset, ancien chef de police de Toronto, a, en une certaine circonstance, ex-

primé l'opinion ... il vaut mieux laisser les agitateurs exposer leurs doctrines en public que de les laisser essaimer ces doctrines nocives dans des assemblées secrètes. Le temps est venu d'agir pour réprimer le communisme au pays. Aujourd'hui, il est à Toronto des écoles dominicales (*sunday schools*) où des communistes enseignent à leurs enfants ces doctrines de l'Europe continentale, des doctrines qui ne sont pas britanniques et sont étrangères au sol canadien. C'est le devoir du Gouvernement de faire cesser cet enseignement. Je suis en faveur d'aider l'élément ouvrier, mais j'oserai dire que les vrais chefs ouvriers du Canada n'approuvent pas le communisme; ils respectent les institutions britanniques.

Je prétends, monsieur le président, que le Gouvernement fait un mouvement rétrograde en présentant ce projet de loi. L'article 41 de la loi de 1919 était une très bonne disposition et autant vaut supprimer complètement les inspecteurs d'immigration, si l'on ne doit les seconder dans les grandes villes. A ce sujet nous devrions suivre l'exemple des Etats-Unis. Lorsque leur gouvernement s'est aperçu, il y a quelques années, que les Américains d'origine anglo-saxonne seraient bientôt en minorité, il a fait voter ce qu'on appelle la loi des contingents d'immigration, qui limite le nombre des immigrants pouvant venir annuellement de chaque pays. Il y a une chose qu'on doit admirer chez les Américains: c'est qu'ils exigent que leurs lois soient obéies par tous. Je répète que c'est rétrograder que d'abroger l'article 41 et le remplacer par cette disposition qui ne signifie rien. Je prétends...

L'hon. M. STEWART: Comme il est six heures, monsieur le président, je demande que le comité lève la séance et fasse rapport sur l'état du projet de loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant de lever la séance, le ministre ne voudra-t-il pas reconnaître que d'après la loi actuelle le droit d'expulsion ne s'applique aux immigrants britanniques que durant les cinq premières années de résidence au Canada?

L'hon. M. STEWART: Oui, une fois qu'ils sont devenus citoyens, on ne peut plus les expulser.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et ils deviennent citoyens au bout de cinq ou trois ans?

L'hon. M. STEWART: Cinq ans au moins.

M. GARLAND (Bow-River): A ce propos, n'est-il pas vrai qu'un homme peut rester au Canada pendant six, huit ou dix ans sans se faire naturaliser,—je sais que quelques-uns le font,—et ensuite se faire expulser?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas la même chose que dans le cas qui nous occupe; cet homme n'est pas sujet britannique. Lorsqu'un sujet britannique a été au Canada pendant cinq ans, il ne tombe plus sous le coup de la loi.

M. WOODSWORTH: D'après la loi, aucune personne indésirable au sens de l'article 41 ne peut acquérir le droit de domicile au Canada, puis la loi énumère les catégories de personnes indésirables. Donc peu importe que l'immigrant soit au pays depuis cinq ou vint ans, il ne peut pas acquérir le droit de domicile au Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le débat de 1923 indique que la loi ne peut pas avoir cet effet-là.

(Rapport est fait sur l'état du projet de loi.)

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

Reprise de la séance

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI RELATIVE A LA CANADIAN RED CROSS SOCIETY

L'hon. E. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale) propose la 2e lecture d'un projet de loi (bill n° 151), tendant à modifier la loi relative à la Société de la Croix-rouge canadienne.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 2e fois.)

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles du projet de loi.

Sur l'article 1 (vente des biens):

L'hon. M. GUTHRIE: Quel est le but de ce projet de loi?

L'hon. M. MACDONALD: Je l'ai expliqué lors de la première lecture. La loi de 1909 constituant la Société de la Croix-rouge canadienne et les dispositions supplémentaires de la loi de 1922, donnaient à cette société le droit de posséder et d'acquérir des biens pour son œuvre, mais, chose étrange, ne l'autorisaient pas à les vendre lorsqu'elle le jugerait nécessaire ou opportun. Le docteur Robertson, le président, me dit que pendant la guerre, la société a acheté à différents endroits des propriétés dont elle a intérêt à se débarrasser de temps en temps et c'est ce que ce projet-ci lui permet de faire.

L'hon. M. EDWARDS: Le même droit dont jouissent les autres sociétés?

L'hon. M. MACDONALD: Oui. Il n'est pas question d'autre chose dans le bill.

(L'article est adopté.)

Le bill est lu une 3e fois et adopté.

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DE 1919 SUR LES CHEMINS DE FER

L'hon. CHARLES A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose la 2e lecture d'un projet de loi (bill n° 149), tendant à modifier la loi de 1919 sur les chemins de fer.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 2e fois.)

La Chambre se forme en comité géngral et passe à la discussion des articles du projet de loi.

Sur l'article 1er (répartition des fonds des passages à niveau de chemins de fer).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cette mesure a déjà été discutée à fond, mais je crois qu'il est encore un détail que le ministre devait examiner. Il s'agissait de l'objection soulevée par l'honorable député de Toronto-Sud (M. Geary). Mon honorable ami s'est-il renseigné?

L'hon. M. DUNNING: J'ai pris des renseignements à ce sujet, surtout auprès de la commission des chemins de fer, car il va sans dire, leur ligne de conduite à cet égard dans le passé est importante. On m'apprend que l'usage à la commission consiste à donner à l'article 262 une interprétation libérale et qu'en conséquence chaque changement de pente,—c'est-à-dire chaque croisement d'une grande route par une voie ferrée, et *vice versa,* même lorsqu'un ouvrage ou une entreprise exécutée en vertu d'une ordonnance de la commission comprend un certain nombre de croisements,—doit être considéré comme un croisement tel que le définit la loi, et l'aide accordée à cette fin pouvait être répartie jusqu'à concurrence de 25 p. 100 des frais qui ne dépassent pas $15,000, subordonnément aux restrictions de la loi quand au nombre de croisements dans chaque municipalité. C'est ainsi que la commission appliquait l'ancienne disposition, et voilà, me semble-t-il, qui explique ce point.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill, qui est lu la 3e fois et adopté.

DISCUSSION D'UN BILL MODIFIANT LE TARIF DOUANIER

L'hon. GEORGES H. BOIVIN (au nom du ministre des Finances) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 114), tendant à modifier la loi de 1907 sur le tarif douanier.

[L'hon. M. Edwards.]

La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (tarif de préférence britannique).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'imagine que cet article se rattache exclusivement à la convention de commerce avec les Indes occidentales, n'est-ce pas? Ou plutôt, il a trait à nos propres ports.

L'hon. M. BOIVIN: Précisément, il a pour objet de limiter le bénéfice de la préférence de nos propres ports.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2 (tableau A modifié).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crois qu'il s'agit ici principalement de la convention avec les Indes occidentales, n'est-ce pas?

L'hon. M. BOIVIN: L'article 2 porte sur les modifications d'ordre général. Il va de soi, certains de ces changements se rattachent à cette convention de commerce.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il me semble qu'il était entendu avec le ministre des Finances que ces changements relatifs à la convention avec les Indes occidentales n'entreraient pas en vigueur avant la ratification de cette convention.

L'hon. M. BOIVIN: C'est en effet ce qui a été arrêté, à l'exception toutefois d'une légère modification concernant les grains de cacao.

Avant qu'on adopte l'article 2, je demande à proposer, en amendement au n° 626a du tarif, que soient retranchées cette nomenclature de marchandises ainsi que les divers taux de droits placés en regard de ce numéro. Ce changement est effectué à la prière des fabricants canadiens de chapeaux pour hommes et enfants qui importaient de l'étranger les capuches non ouvrées. On se rappellera que lors de l'examen de la résolution en comité on y apporta un léger changement afin de se conformer au désir de certains fabricants du Canada qui fabriquent le même genre de capuches. Une fois ce changement effectué et après l'impression du bill, les fabricants de chapeaux qui ne confectionnent pas de capuches se plaignirent au Gouvernement d'être en plus mauvaise posture qu'ils ne l'étaient autrefois. Le retranchement de ce numéro 626a du tarif laisse le tarif douanier en l'état où il était auparavant, et ainsi il n'y a en réalité aucun changement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il s'agit simplement de rayer le numéro.

(L'amendement est adopté.)

L'article ainsi modifié est adopté.

Sur l'article 3.

L'hon. M. BOIVIN: Au sujet du numéro 1055 on nous a demandé d'en modifier légèrement la rédaction, en remplaçant les mots "lorsqu'ils servent à la fabrication de", à la première ligne, par les mots "lorsqu'ils entrent dans le coût de". Certains fabricants canadiens nous font observer qu'il leur faut se procurer des huiles et des machines pour la fabrication de ces pièces; que s'ils ne bénéficient pas, pour l'importation des pièces, d'avantages proportionnés à ceux dont ils jouissent à l'heure actuelle, ils en subiraient des inconvénients et que, pour cette raison, les huiles et autres matériaux indispensables à la fabrication de ces pièces devraient être assujétis au même drawback que la pièce elle-même, lorsqu'ils sont importés par le fabricant canadien.

M. MORAND: Est-ce que cela comprend les matrices?

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Toutes les machines qui servent à la confection des pièces?

L'hon. M. BOIVIN: Oui; elles bénéficieront d'une drawback de 25 p. 100 sur le taux du droit.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il faudrait dire: "toute machine servant à la fabrication des automobiles", car on ne peut construire une automobile sans employer des parties détachées.

L'hon. M. BOIVIN: La disposition s'applique aux deux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Combien de ces machines ou appareils sont fabriqués en Canada, telles que matrices et autres?

L'hon. M. BOIVIN: Je ne suis pas en mesure de donner ce renseignement. On me dit que les machines à étamper ne sont pas fabriquées en Canada. C'est précisément à l'égard des machines à étamper de haut prix que je propose cette modification.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'article ne vise pas seulement les machines à étamper.

L'hon. M. BOIVIN: Non, on vise tous les appareils servant à la fabrication des pièces qui peuvent être importées en Canada sous le bénéfice du drawback. Les fabricants d'automobiles et de pièces d'automobiles nous ont exposé qu'en payant le plein droit sur leur outillage ils subiraient un préjudice de 25 p. 100, tandis qu'ils devraient être sur un pied d'égalité avec les fabricants américains.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cette mesure n'y parviendra pas. Ce que le ministre fait, c'est de les mettre, au moyen du drawback appliqué aux automobiles, sur le même pied que leurs concurrents américains en ce qui concerne le capital nécessaire à l'aménagement des usines.

L'hon. M. BOIVIN: Au ministère, on a été d'opinion que l'emploi des termes: "servant à la fabrication" désignerait les matériaux même dont est faite l'automobile, et qu'il serait plus net d'employer l'expression: "qui entrent dans le prix de fabrication".

M. CANTLEY: D'après le langage du ministre, on pensera que toutes les machines servant à la fabrication des automobiles seront admises franches de tout droit.

L'hon. M. BOIVIN: Oh! pas du tout. Plusieurs de ces machines sont frappées d'un droit de 27½ p. 100 et peut-être plus. Cette disposition autorise un abaissement de 25 p. 100 du droit; autrement dit, le droit actuel sera réduit du quart sur toute pièce de machinerie servant exclusivement à la construction d'automobiles.

M. CANTLEY: Comment allez-vous compenser le fabricant de ces appareils en Canada? Quelle mesure entendez-vous prendre à cet effet?

L'hon. M. BOIVIN: Voilà une des complications inséparables du régime protectionniste. On a représenté au Gouvernement que l'application d'un drawback va causer un grave préjudice aux industriels qui fournissent des pièces détachées aux fabricants d'automobiles dont 75 à 85 p. 100 de la construction est faite en Canada. Si ces derniers peuvent s'approvisionner de ces pièces à meilleur marché aux Etats-Unis, ils s'adresseront évidemment aux établissements américains. Afin de permettre au fabricant canadien d'éléments d'automobile de soutenir autant que possible, la réduction du droit fixée à 25 p. 100, il a fallu lui accorder une égale réduction du droit sur son outillage. Il se peut que les fabricants de ces machines éprouvent quelques désavantages, mais n'oublions pas que leurs usines ne fabriquent pas seulement des machines pour les constructeurs d'automobiles; leur production approvisionne divers établissements. Ils ne perdent après tout, au point de vue pro-

tection, que le quart du droit actuel imposé sur l'outillage servant aux fabricants d'automobiles.

M. CANTLEY: Je comprends tout cela. Seulement, je constate que vous diminuez le droit en faveur d'une industrie et que vous réduisez un autre droit pour favoriser un autre groupe d'industriels. Peut-être allez-vous maintenant diminuer le droit sur le fer et l'acier entrant dans la fabrication des machines, pour aider ceux qui les font.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce droit n'existe même plus.

M. CANTLEY: Il existe encore pour la protection des fabricants de machines. La compagnie Bertram, à Hamilton, fabrique des machines de cette espèce.

Le droit qui protège leur industrie est diminué d'un quart. Le Gouvernement va maintenant dégrever le fer en gueuse, et ainsi de suite sur toute la ligne. Quand on empiète sur le tarif c'est comme lorsqu'on empiète sur la vérité: un mensonge en entraîne un autre. Quand vous portez la main au tarif, vous causez des injustices sur toute la ligne.

L'hon. M. BOIVIN: J'abonde dans le sens de l'honorable représentant. Notre objet est d'abaisser le plus possible le prix que doit payer le consommateur et d'être aussi peu injustes que possible envers le manufacturier.

M. CANTLEY: Vous l'êtes toujours à quelque degré.

M. MORAND: Voulez-vous nous donner une liste des objets qui entrent dans la fabrication des automobiles?

L'hon. M. BOIVIN: Mon honorable ami sait très bien qu'une pareille liste serait très longue. Un nombre immense d'objets entrent dans la confection d'une voiture automobile; voilà pourquoi nous n'avons pas tenté de frapper d'un droit spécifique chacune des pièces et chacun des matériaux. Nous avons cru préférable, afin d'encourager le plus possible la fabrication de l'automobile et de ses pièces au Canada même, d'accorder un drawback et un tarif un peu plus faible aux manufacturiers qui feraient tout en leur pouvoir pour fabriquer au pays la plus grande partie possible de ces voitures. Ils seront seuls à profiter de ce drawback. Ceux qui ne se conforment pas aux dispositions du nouvel article et ne fabriquent pas leurs voitures au Canada dans la proportion de 40 p. 100 la première année et de 50 p. 100 dans la suite, n'en bénéficieront point. Je m'engagerais à réserver le bill jusqu'à vendredi pour obtenir si possible la liste demandée par l'honorable représentant; mais il sait très bien que sa préparation exigerait un temps fort long.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La grande difficulté dans toutes ces affaires, il va sans dire, c'est de savoir où commencer et où s'arrêter. Cela, le ministre en conviendra. Il entre au pays une quantité vraiment extraordinaire d'acier pour la confection des instruments aratoires. Presque tout le monde y est intéressé et tout ce qu'on fabrique est destiné à une machine agricole. On ne saurait contrôler ces activités quand on applique un régime de drawback à des marchandises devant être distribuées sur le marché intérieur. L'an dernier nous avons importé pour 11 millions de dollars d'acier à l'intention d'instruments aratoires et l'on peut affirmer sans crainte qu'une bonne proportion de cet acier a servi à la confection de quelque chose qui, à strictement parler, n'était pas un instrument aratoire. Les exploitants d'aciéries se sont toujours plaints de l'impossibilité d'exercer une surveillance efficace dans ce domaine. Nous étendons ce régime de plus en plus. Mon honorable ami a raison: ce n'est pas sa faute. Le situation résulte de ce que le Gouvernement a inauguré le régime et prescrit certains dégrèvements du tarif sans rien savoir du problème. De la sorte, le Gouvernement a créé des difficultés nombreuses; aujourd'hui il cherche à réparer le mal. Il est naturel de vouloir réparer le tort qu'on a fait, surtout lorsqu'on a bien en évidence devant soi les conséquences qui suivront fatalement si on ne le fait pas.

Mon honorable ami ne devrait pas croire que les fabricants de pièces jouissent d'une protection allant de 30 à 35 p. 100 sur les automobiles; il sait, en effet, qu'une proportion considérable des automobiles sont exportées et que, sur les objets exportés, le fabricant découvre une bonne part du droit payé. Par conséquent, si le manufacturier exporte 50 p. 100 de sa production, ce droit de 30 p. 100 n'est en définitive qu'un droit de 15 p. 100. Je crois que le ministre suit mon raisonnement. Au point où nous en sommes rendus aujourd'hui, ce droit réel de 15 p. 100, bien qu'il soit en apparence un droit de 30 p. 100, va devenir, par suite de cette modification tarifaire, un droit d'à peu près 11 p. 100, soit un quart de 15.

L'hon. M. BOIVIN: Environ 47 p. 100 de la production est exportée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je dis 50 p. 100 pour faciliter le calcul.

M. NICHOLSON: En vertu de cet article presque tout ce qui entre dans un atelier moteurs, chaudières, tours, forets, oiseaux, arbres, boîtes, et appareils de tous genres, seront sujets à un drawback de 25 p. 100. Cela veut dire qu'on porte atteinte d'autant à tout manufacturier d'instruments. Ici le Gouvernement tente d'ôter le fardeau à l'un pour le charger sur l'autre. Il n'y a pas au Canada un seul fabricant de machines qui ne souffrira pas, dans la mesure dite, de l'application de la présente disposition.

L'hon. M. BOIVIN: Si mes honorables amis s'opposent sérieusement à cet amendement, je ne veux pas y insister. Je voulais l'insérer pour aider aux fabricants canadiens de pièces d'automobiles. Je n'ai pas le moins du monde l'intention d'en rejeter la responsabilité sur les honorables opposants; j'accepte moi-même volontiers toute la responsabilité de l'affaire. Si mes honorables amis sont d'avis que l'article serait trop dangereux et que nous ne devrions pas apporter cette mesure d'aide aux fabricants de pièces, j'accepte la responsabilité du rejet de l'amendement. Je ne demande à personne de partager cette responsabilité.

M. NICHOLSON: Cette façon d'attaquer une industrie puis une autre, et de tenter ensuite de rectifier des choses que l'on n'aurait pas dû faire, ne convient aucunement. Nous n'avons aucun renseignement sauf les données générales que tout homme possède sur les industries manufacturières. En vertu de cet article, le fabricant de machines de toutes descriptions jouira d'une réduction de 25 p. 100 des droits. Nous n'avons pas ici le tarif général. Il est impossible de juger au juste de l'effet de la mesure; nous ignorons l'effet qu'elle produira sur l'industrie de l'automobile, et si le Gouvernement a eu tort de s'attaquer à l'industrie de l'automobile, ce n'est pas une raison pour attaquer une autre industrie.

M. CANTLEY: Le ministre s'est montré très franc à ce sujet. Nous ouvrons là une porte très grande et il ferait bien, je pense, de retirer l'amendement qu'il propose.

L'hon. M. BOIVIN: Je n'insiste pas sur l'amendement.

(L'amendement est retiré.)

L'article 3 est adopté.

Les articles 4 et 5 sont adoptés.

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

14012—257½

M. l'ORATEUR: Quand le bill sera-t-il lu pour la troisième fois?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il y a un point sur lequel je désire appeler l'attention du ministre. Il consentira, je pense, à ce que la troisième lecture soit différée.

M. l'ORATEUR: A la prochaine séance de la Chambre.

DISCUSSION GENERALE D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI SPECIALE DE 1915 SUR LES REVENUS DE GUERRE

L'hon. GEORGE H. BOIVIN (ministre de de la Douane et de l'Accise) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 115) tendant à modifier la loi spéciale de 1915 sur les revenus de guerre.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 2e fois.)

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles du projet de loi.

Sur l'article 1 (exception).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est là l'article que nous tentions de définir.

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

(L'article est adopté.)

L'article 2 est adopté.

Sur l'article 3 (taxe d'accise sur les cartes à jouer).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle sera l'augmentation de revenus en vertu de cet article?

L'hon. M. BOIVIN: Environ $1,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Combien s'en vend-il actuellement?

L'hon. M. BOIVIN: Environ 150,000 paquets de cartes par année.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (taxe sur les ventes par application de la loi, etc.).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'effet de cet article est d'appliquer la loi ordinaire dans les cas de vente de propriétés après saisie.

L'hon. M. BOIVIN: Oui, ou lorsque le détenteur du droit de saisie prend la propriété à son compte et l'exploite.

(L'article est adopté.)

L'article 5 est adopté.

Sur l'article 6 (cinquante pour cent de la taxe sur le poisson en boîtes).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est-à-dire de la taxe sur les ventes?

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 7 (suppression de la taxe d'accise sur le gaz acide carbonique).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est là simplement un des impôts encombrants dont le ministre se débarrasse. Il ne rapportait rien et l'on fait bien de le supprimer.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8 (remboursement de la taxe sur effets de marine).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel est le but de cet article?

L'hon. M. BOIVIN: Le but de cet article est d'encourager les navires à s'approvisionner aux ports canadiens et de permettre aux commerçants de vendre les effets de marine au même prix que le manufacturier ou le marchand de gros. Il n'y a pas de taxe sur les ventes pour les marchandises américaines vendues en entrepôt.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le principe dans ce cas est le même que dans le cas du rabais sur les marchandises exportées.

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

(L'article est adopté.)

Les articles 9, 10 et 11 sont adoptés.

Sur l'article 12 (entrée en vigueur des articles 3, 5, 6 et 7).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il n'y a ici aucun changement?

L'hon. M. BOIVIN: Non; on y détermine seulement la date où ces articles seront mis en vigueur.

(L'article est adopté.)

L'hon. M. BOIVIN: Je ne demande pas que rapport du projet de loi soit fait ce soir. Le ministre des Finances (M. Robb) a dû s'absenter et, bien qu'il ne se propose pas de faire des modifications, je crois, la question à l'étude est l'une de celles qu'on est convenu de ne pas adopter avant son retour. J'ai fait discuter le projet de loi ce soir simplement pour hâter l'expédition du travail de la Chambre. Je propose maintenant qu'il soit fait rapport de l'état de la question.

[L'hon. M. Boivin.]

M. le PRESIDENT: Il est entendu que tous les articles sont adoptés. Il ne reste plus à étudier que le préambule et le titre?

L'hon. M. BOIVIN: Oui.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

DISCUSSION RELATIVE A LA GREVE DE WINNIPEG

L'hon. GEORGES-H. BOIVIN (ministre des Douanes et de l'Accise) propose que la Chambre se forme en comité des crédits.

M. PETER HEENAN (Kenora-Rainy-River): Avant l'adoption de cette motion, je désirerais que le Gouvernement exposât son opinion sur l'envoi de troupes dans les endroits où a lieu une grève. A ce sujet, je veux relater certains incidents qui se sont produits pendant la grève de Winnipeg, en 1919. Le 11 mars, j'ai dit dans la Chambre qu'on a envoyé des troupes à Winnipeg à l'époque de la grève, que des coups de feu ont été tirés et qu'une personne a été tuée. J'ai ajouté que si le ministre du Travail de cette époque avait fait preuve d'un peu de gros bon sens, l'on aurait réglé la grève sans effusion de sang. Je veux démontrer la véracité de ces assertions.

L'ex-ministre du Travail, dans un discours prononcé ailleurs, s'est lamenté sur le fait qu'il a laissé les dossiers dans son département. Je puis lui assurer qu'on n'a pas touché aux dossiers. Pour lui rafraîchir la mémoire, je vais citer plusieurs de ses propres télégrammes ou lettres, pris dans ces dossiers. La grève a été déclarée le 15 mai 1919. La veille, le général Kitchen, commandant du district militaire de Winnipeg, s'était mis en communication avec le secrétaire du conseil militaire d'Ottawa, lui disant que le maire de Winnipeg lui avait manifesté son intention de demander aux autorités militaires de prendre des mesures en vue de protéger la propriété. On voit donc par là que le maire avait l'intention de demander l'assistance des autorités militaires.

Le 19 mai, quatre jours après la déclaration de la grève, le général Kitchen télégraphia de Winnipeg au quartier général de la milice, à Ottawa:

> A la demande du maire, et après que celui-ci eut déclaré par écrit qu'il s'attendait à des troubles que les autorités civiles ne pourraient réprimer, on a mobilisé une partie de la milice active.

Dans ce télégramme, il énumérait les onze différents bataillons. On voit donc, dès le début, que la milice a été appelée sous les armes. Le 15 mai, quand la grève a éclaté, on a ordonné de démobiliser à Winnipeg et de confier au commissaire Perry un escadron de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest qui

revenait d'Europe. Cela a été fait plus tard. Par conséquent, ces hommes, pendant qu'ils étaient en service à Winnipeg, étaient membres de la gendarmerie à cheval et non pas des troupes expéditionnaires du Canada. En d'autres termes, monsieur l'Orateur, les autorités faisaient du camouflage et prétendaient que ces membres des troupes expéditionnaires faisaient partie de la gendarmerie à cheval, sous prétexte qu'ils avaient été licenciés. On agissait ainsi dans une intention bien définie.

Le 20 mai, le général Kitchen télégraphia pour demander qui paierait la solde des membres des corps de milice qu'il avait appelés sous les armes ou des parties de ces corps dont on se servirait au cours de la grève. Le même jour, il apprit que les autorités militaires verseraient cette solde.

Le 22 mai, l'adjudant-général télégraphia au général Kitchen que le comité des citoyens de Winnipeg persuadait à l'honorable M. Meighen et au sénateur Robertson qu'un certain officier commandant de la milice devait être relevé de ses fonctions et remplacé par d'autres officiers dont on mentionnait les noms. Le même jour, le général Kitchen télégraphia au premier ministre intérimaire et aux autorités militaires d'Ottawa, disant que le calme régnait à Winnipeg, qu'il n'y avait pas apparence de troubles, mais demandant d'envoyer à Winnipeg de nouvelles mitrailleuses Lewis sous la garde d'une escorte. Il semblait donc que le calme ne fût pas aussi complet.

Le 23 mai, on ordonna au général Hill de se rendre à Montréal pour causer avec les officiers du 27e bataillon, leur expliquer l'état de choses existant à Winnipeg et leur demander si tout le bataillon, ou une partie, consentirait à rester en service tant que dureraient les troubles à Winnipeg. On lui disait aussi que le 24 mai, à trois heures et demie du matin, un officier se présenterait à lui, dans les cours Turcotte, près Montréal, avec huit mitrailleuses Lewis enfermées dans des boîtes d'empaquetage ordinaires et portant l'étiquette: "Bagages régimentaires, 27e bataillon". Elles devaient être chargées sur le train transportant cette escouade et livrées au commandant du district militaire n° 10 à leur arrivée. La dépêche disait ensuite:

L'officier livrera douze mitrailleuses Lewis, emballées de la même façon et adressées à Smiths Falls, à l'arrivée du premier train. Il est à désirer que ces mitrailleuses atteignent Winnipeg sans que personne le sache.

Si le ministre du Travail de cette époque ignorait ce qui se passait, il aurait dû le savoir, car c'est le Gouvernement dont il était membre qui agissait.

Le 25 mai, le sénateur Robertson télégraphiait pour renseigner le conseil. Il disait:

Ce n'est pas le temps de faire une déclaration en faveur du principe du contrat collectif car les grévistes saisiraient ce prétexte pour prétendre qu'ils ont forcé la main au gouvernement et ainsi assuré le succès de la grève de solidarité.

Dans la même dépêche, il ajoutait:

J'entrevois que la grève générale sera contremandée avant peu ou qu'on tentera un effort désespéré pour assurer son succès. Si elle ne réussit pas, la campagne en faveur de la Confédération générale du travail qu'on projetait de lancer à la convention de Calgary le 4 juin...

C'est environ dix jours plus tard.

...ne réussira pas non plus, d'après moi. Ce sont là mes vues personnelles formulées en l'absence de M. Meighen pour l'information du conseil.

Monsieur l'Orateur, je disais l'autre jour que si le ministre du Travail d'alors avait eu le moindre bon sens, cette grève aurait pu être réglée sans effusion de sang. La grève a été déclarée le 15 mai et tous ceux qui en étaient les instigateurs déclaraient que son but était de conserver le principe du contrat collectif. Cependant le 25 mai,—dix jours après,—quelques-uns de ses collègues du cabinet paraissent lui avoir conseillé de faire une déclaration en faveur du principe du contrat collectif, mais il semble que le sénateur Robertson fit apparemment prévaloir ses vues sur celles de certains de ses collègues et il déclara que ce n'était pas le temps de faire une déclaration de ce genre. La seule excuse était la crainte qu'il avait que les grévistes fussent encouragés à prolonger la grève. Je prétends que, dès ce moment, il avait la plus grande chance de sa vie, ou de déjouer le bluff des grévistes s'il était d'avis qu'ils en faisaient, ou de régler la grève; mais il ne fit rien de tel.

Le 26 mai, le général Kitchen fit rapport de l'arrivée du 27e bataillon à Winnipeg, disant qu'il se concertait ce soir-là avec le général Hill. Il ajoutait:

L'équipe des mitrailleuses était en bonne condition.

Puis, monsieur l'Orateur, l'ancien ministre du Travail a déclaré ailleurs sur son honneur de ministre de la couronne, que pas un soldat n'avait été envoyé à Winnipeg. Or, nous avons ici l'attestation de l'arrivée du 27e bataillon avec vingt mitrailleuses Lewis. J'ignore comment il arrive à concilier ces deux déclarations contradictoires. Le 26 mai, le général Kitchen fit savoir au premier ministre et aux autres ministres qu'après avoir consulté les ministres se trouvant à Winnipeg,—c'est-à-dire le sénateur Robertson et M. Meighen,—il croyait qu'il n'y avait pas d'autre chose à faire que de faire arrêter les chefs

actifs pour excitation à la grève et pour intimidation. Il ajoutait:

Si cela était possible, je suis d'opinion que toute la campagne tentée dans le but d'amener une grève de solidarité dans tout le pays échouerait.

Le 27 mai, le sénateur Robertson télégraphiait de nouveau au conseil des ministres que les chefs ouvriers s'efforçaient éperdument de montrer la situation sous un faux jour en tentant de forcer la reconnaissance du principe du contrat collectif, et que "les arrangements du général Kitchen étaient à la fois excellents et dignes d'admiration". En premier lieu, il s'était refusé à faire une déclaration en faveur du principe du contrat collectif et, deux ou trois jours plus tard, il prétendait que les chefs de la grève présentaient la situation sous un faux jour; cependant il n'eut pas assez de sens commun pour déjouer leur bluff. Je répète donc que s'il avait eu un tant soit peu de gros bon sens, il eût pu mettre fin à la grève sans un coup de feu tiré et sans effusion de sang.

Le 31 mai, le général Kitchen écrivait au ministre de la Justice que M. Meighen et le sénateur Robertson étaient arrivés à Winnipeg le 22 et que M. Meighen avait publié une proclamation aux fonctionnaires du service postal, les avertissant qu'on leur donnait jusqu'au 26 mai, à 11 heures a.m., pour reprendre leurs fonctions, et, qu'après cette date, ceux qui n'auraient pas accepté cette offre seraient destitués et ne trouveraient plus d'emploi dans le service des postes, et que les vacances qui allaient en conséquence se produire seraient sans retard remplies par le choix de volontaires convenables. Monsieur l'Orateur, au cours de la dernière campagne électorale, l'ancien ministre du Travail, M. Murdock, fut à bon droit tourné en ridicule pour avoir dit aux fonctionnaires du service postal de Toronto: "Ils resteront hors du service tant que l'enfer ne sera pas entièrement gelé." C'est une expression semblable qu'il employa; cela signifiait que, s'ils n'acceptaient pas d'emploi à une certaine date, ils resteraient hors du service tant que le même lieu ne serait pas couvert de glace.

Puis vint un temps où l'on sembla apparemment chercher à réduire les chefs de la grève plutôt qu'à y mettre fin par la conciliation. Le 5 juin, le sénateur Robertson écrivit une lettre dans laquelle il autorisait l'importation de 44 facteurs américains pour remplacer des employés en grève du Pacifique-Canadien. Le 7 juin, M. Andrews, de Winnipeg, représentant du département de la Justice, télégraphia au sénateur Robertson les détails d'une offre faite par les propriétaires des usines sidérurgiques pour régler la grève. C'était une occasion de régler la grève à la demande des patrons eux-mêmes.

Le 9 juin, intervenant dans l'affaire, quelqu'un que je crois être un député d'alors, M. Allan, envoya un message. Il adressa à un gentleman du nom de Nanton,—nous avons tous connu sir Augustus Nanton, je crois,—le télégramme suivant:

Suis fermement convaincu que la compagnie doit s'en tenir au refus de la proposition de contrat collectif faite par le médiateur, et que la grève de solidarité doit se révoquer avant la reprise des négociations. Crois savoir que le comité de citoyens et les compagnies s'accordent à reconnaître qu'il ne faut pas permettre la réussite entière ou partielle de la grève de solidarité.

En d'autres termes, ils se préoccupaient plus de vaincre la grève que de la régler. L'intervention eut évidemment quelque effet, car le 10 juin, M. Nanton répondit à M. Allan,—et soit dit en passant, par l'intermédiaire du département de la Milice, ici,—que la révocation de toutes les grèves de solidarité était la condition préliminaire d'autres négociations, et l'on demanda encore au sénateur Robertson d'user de toute son influence à cet égard.

Le 9 juin, de toute évidence, il y avait certains ministres, ici, à Ottawa, qui ne désiraient pas la fin de la grève, car voici un message par lequel M. Meighen avertissait M. Andrews du dépôt probable d'un certain projet de loi,—nous en avons discuté une partie, aujourd'hui,—et il lui semblait,—à M. Meighen,—qu'un règlement aux conditions offertes serait un triomphe pour les chefs de la grève. En d'autres termes, les ministres fédéraux ne tenaient pas à ce que la grève se réglât ou à ce que les offres faites par les patrons fussent agrées.

Le 15 juin, le sénateur Robertson télégraphia au premier ministre que, vu l'échec des tentatives de médiation et l'extension de la grève au service des trains, une définition et une déclaration bien définies touchant le contrat collectif semblaient avoir leur raison d'être et qu'elles avaient été soumises aux patrons des usines sidérurgiques et agrées par eux. Après avoir refusé de faire cette déclaration, le 25 mai, il est maintenant convaincu, le 25 juin, de l'opportunité d'une déclaration qu'il aurait dû faire depuis longtemps. Il annonçait, en outre, dans le télégramme l'adoption probable, dans un délai de vingt-quatre heures, des mesures supplémentaires énoncées dans le télégramme du 13, "lesquelles, prévoyons-nous, assureront un règlement prompt et satisfaisant des difficultés, ici". En d'autres termes, il annonçait que, dans un inter-

valle de vingt-quatre heures, d'autres ouvriers seraient arrêtés, et durant les vingt-quatre heures suivantes, dix arrestations eurent lieu.

Le 17 juin, le sénateur Robertson télégraphia au premier ministre, lui signalant l'importance de fournir les pouvoir requis pour l'expulsion des indésirables; il lui notifiait aussi dix arrestations opérées la veille et des perquisitions au Temple Hall et à plusieurs salles d'ouvriers pour découvrir des textes imprimés et des documents.

Le 17 juin, le lendemain des arrestations M. Meighen télégraphia d'Ottawa à M. Andrews, à Winnipeg, exprimant des doutes sur la légalité des arrestations et indiquant qu'elles avaient eu lieu sans l'autorisation requise, mais que cette autorisation était immédiatement transmise. En d'autres termes, les arrestations étaient illégales, mais une fois faites, le gouvernement allait les légaliser. M. Andrews reçut à ce sujet une légère réprimande de M. Meighen et, dans une réponse au ministre, le lendemain, il imputait pour ainsi dire tout ce qui était arrivé au sénateur Robertson. Il disait:

Tout ce que j'ai fait, je l'ai fait à la demande du sénateur Robertson, mais parce que la chose pourrait diminuer son influence auprès du prolétariat, j'ai assumé l'entière responsabilité de ces actes au nom du ministère de la Justice.

En d'autres termes, le sénateur Robertson faisait de la politique active, et la mise au jour de mesures de ce genre eût pu diminuer son influence auprès des ouvriers, de sorte qu'à Winnipeg, un autre qui ne faisait pas de politique, assuma l'entière responsabilité pour sauver le sénateur Robertson, au point de vue politique.

Le 17 juin, M. Meighen télégraphia à M. Andrews que, malgré ses doutes personnels sur la légalité des mesures prises, c'était toutefois très bien. Il dit:

Malgré les doutes que je puisse avoir sur la stricte légalité des arrestations et de la détention des prévenus à Stony-Mountain, je crois qu'une prompte expulsion est ce qu'il y a de mieux à présent que les arrestations sont faites, et plus tard nous verrons s'il faut les légaliser.

En d'autres termes, légales ou non, ces arrestations étaient chose faite et le gouvernement était résolu à expulser ces gens du pays, quitte ensuite à faire ratifier la mesure prise. Nous discutions, cet après-midi, un projet de loi, avec des détours qui ne menaient pas jusqu'au fond de la question, car la seule raison d'être de la loi actuelle, ç'a été de dissoudre la grève de 1919.

Le 17 juin, M. Calder télégraphiait au commandant de la gendarmerie à cheval, à Winnipeg.

Vous êtes, par les présentes, autorisé à arrêter et emprisonner les différentes personnes mentionnées dans votre dépêche du 17 courant, pour examen, en vue de leur expulsion.

Il autorisait là l'arrestation et la détention d'hommes ayant déjà été arrêtés et détenus à Stony-Mountain.

Le même jour encore, M. Meighen télégraphiait au sénateur Robertson lui conseillant, sur l'avis, disait-il, du gouvernement provincial de différer les arrestations. "L'autorisation dépend entièrement de vous." En d'autres termes, le sénateur Robertson était à Winnipeg avec plein pouvoir quant aux arrestations, mais étant donné le conseil du gouvernement provincial d'attendre, M. Meighen télégraphiait au sénateur Robertson que l'autorisation dépendait entièrement de lui, le ministre du Travail.

Le même jour, M. Calder télégraphiait au juge Robson:

Dépêche reçue. Si le sénateur Robertson n'est pas parti, veuillez vous mettre immédiatement en communication avec lui, comme le représentant local en a reçu instruction, pour obtenir son approbation de toute mesure projetée.

Le sénateur Robertson, alors ministre du Travail est donc encore le maître. Le 18 juin, le sénateur Robertson télégraphie au premier ministre que tout est tranquille à Winnipeg et que "notre attitude a été effective et agréable aux citoyens de Winnipeg en général, et sera entièrement justifiée." Il demandait dans la même dépêche de presser certains amendements au Code criminel, étant donné que le commissaire Perry de la gendarmerie à cheval désirerait, peut-être, avant longtemps, étendre son activité à tout l'Ouest canadien. Ayant arrêté et emprisonné illégalement dix hommes au pénitencier de Stony-Mountain, s'étant rendu maître de Winnipeg tel quel, il se sentait prêt à entreprendre tout l'Ouest canadien. Il demandait donc que l'on se hâte de voter certaine loi afin de pouvoir se remettre en guerre. Le 19 juin, le premier ministre télégraphiait ce qui suit au sénateur Robertson.

Merci pour vos différentes dépêches et spécialement pour celle d'hier. Veuillez accepter félicitations pour votre maîtresse façon de manœuvrer une situation difficile et compliquée.

Apparemment donc, le premier ministre et le gouvernement en général approuvaient tout. Mais deux jours après survint quelque chose

de grave. J'en suis arrivé au moment le plus déplorable de la situation. Le 21 juin, cette dépêche arrivait à Ottawa:

Une émeute grave s'est déclarée à 2 h. 45 après-midi. La gendarmerie à cheval est actuellement aux prises avec la foule. Le maire a lu la loi des émeutes et appelé la milice. Elle a répondu immédiatement.

La milice est donc intervenue. Le même jour, M. Andrews adressa à l'honorable M. Meighen une dépêche dans laquelle il disait:

Je crois cependant que, sans les libérations sur caution, l'émeute eût reçu l'appoint du comité des grévistes, lequel, je le crois, a fait tout en son pouvoir pour empêcher la parade des rouges qui a déterminé l'émeute.

J'appelle l'attention des honorables députés sur ceci: l'émeute a été attribuée au comité des grévistes, cependant l'ex-ministre du Travail, parlant, ailleurs, le 12 de ce mois, a dit que le comité avec lequel il avait négocié dans un hôtel le quitta en disant qu'il allait se battre cet après-midi-là, l'un des membres ajoutant: "pas nécessaire de manger, on se bat mieux l'estomac vide". Tandis que l'officier commandant à Winnipeg, télégraphiant à l'honorable M. Meighen dit: "Je crois que le comité des grévistes a fait tout en son possible pour empêcher la parade des rouges qui a déclenché l'émeute". D'autre part, le sénateur Robertson déclare dans un autre endroit que les membres du comité des grévistes étaient disposés à se battre l'estomac vide.

L'hon. M. MANION: Y a-t-il eu pertes de vies durant l'émeute en question?

M. HEENAN: Oui.

L'hon. M. MANION: Combien?

M. HEENAN: Une.

L'hon. M. MANION: A part celle-là, y a-t-il eu d'autres personnes tuées durant la grève?

M. HEENAN: Pas que je sache. Je n'ai pas d'objection à ce que l'on me pose des questions. J'étais à Winnipeg. J'ai été mêlé au mouvement ouvrier toute ma vie, chef de tous les syndicats locaux dont je faisais partie, et je n'ai jamais fait grève une journée. Ce qui m'intéressait surtout à ce moment-là, c'était un règlement honorable du différend. Mais quant au partage des responsabilités pour ce qui s'est passé alors, j'entends exposer les faits, peu importe qui en souffre.

Le sénateur Robertson, parlant dans un autre endroit, a dit que j'avais affirmé à la Chambre des choses fausses sachant parfaitement qu'elles étaient fausses, et dans une intention malveillante.

L'hon. M. MANION: Puisque mon honorable ami ne se refuse pas aux interruptions, puis-je lui poser une autre question? Qui a tiré sur cette victime, la milice ou la gendarmerie à cheval?

M. HEENAN: Si mon honorable ami m'avait écouté, il aurait compris qu'un escadron de gendarmes à cheval, à leur retour d'outre-mer, fut démobilisé à Winnipeg afin de n'être pas connus comme soldats mais gendarmes à cheval. Ce sont eux qui ont tiré. Si mon honorable ami veut m'en donner le temps, j'expliquerai tous ces points au fur et à mesure de mes observations.

M. SPENCE (Parkdale): Où voulez-vous en venir en ressassant cette question de la grève de Winnipeg? Vous ne faites que créer un mauvais sentiment dans le pays.

M. HEENAN: J'espère revendiquer mon honneur en face des accusations portées contre moi.

M. SPENCE (Parkdale): Cette grève n'a été qu'une tentative de révolution, et pas autre chose.

M. HEENAN: Sur quoi fondez-vous cette opinion?

M. SPENCE (Parkdale): Tous sont de cet avis.

M. HEENAN: Je vais vous dire ce qui en est: on a érigé un épouvantail dans le simple but de le renverser. Je n'ai jamais rien entendu de si ridicule que de dire qu'il y a eu une tentative de révolution à Winnipeg. Le 27e régiment, avec vingt mitrailleuses, était dans cette ville et cependant l'ex-ministre du Travail a déclaré, en un autre endroit, que pas un seul soldat n'a été appelé sous les armes. Voilà celui qui a accusé un honorable député de la Chambre de faire une déclaration malicieuse la sachant fausse. Les honorables députés de la gauche pensent-ils que je n'ai ni honneur ni respect de moi-même?

Dans une autre localité, l'ex-ministre du Travail a déclaré qu'il y avait des hommes sur les toits des édifices et autres endroits très retirés tirant des coups de fusil et de revolver contre la gendarmerie à cheval. Il y a un rapport d'un de ses propres fonctionnaires qui explique les circonstances dans lesquelles se sont produits les coups de feu. Je ne puis prononcer le nom de cet homme; il n'est pas un Irlandais du pays qui en soit capable. La première lettre de son nom de baptême est bien. C'est un P. Est-ce Patrick ou non, je l'ignore. Voici comment s'épelle son nom de famille: G-u-g-e-y-e-z-u-c-k.

M. JACOBS: Crachez-le alors.

M. HEENAN: Dans un autre document, l'ex-ministre du Travail fait l'éloge de cet homme comme digne de confiance, et il recommande de lui donner une paye supplémentaire pour son travail durant la grève. Celui-ci avait adressé des rapports réguliers. Deux jours après la grève, le 23 mai, il dit:

Les autorités étaient bien prêtes à empêcher tout désordre. A deux heures et demie la foule a commencé à se réunir autour de la place du marché. La gendarmerie royale à cheval et des constables spéciaux se sont rendus sur les lieux pour maintenir l'ordre et empêcher le défilé. Dès qu'ils furent arrivés près de la foule des pierres et des briques leur furent lancées et ils furent hués. Alors les gendarmes à cheval se mirent à tirer. Il y a eu un homme tué, trente blessés et une centaine d'arrestations.

Au lieu de tirer des coups de revolver du haut des toits, comme dit le sénateur, quelqu'un a poussé des huées. Après cela, les gendarmes à cheval ont fait feu et tué un homme.

M. SPENCE (Parkdale): Ils ont tiré un coup de revolver et lancé deux morceaux de brique. J'étais là moi-même à ce moment.

M. HEENAN: Que fait le Gouvernement à ce sujet? Je lui demande de modifier la loi afin que des soldats ne puissent être envoyés sur les lieux d'une grève, excepté sous la responsabilité du Gouvernement. Je ne pense pas que nous devions permettre que des ordres soient donnés à droite et à gauche pour dépêcher des troupes parmi les grévistes. J'ai prouvé à l'évidence, je crois, que le ministre du Travail a, à sa fantaisie, contrairement à l'avis de quelques-uns de ses collègues, prolongé la durée de la grève en refusant de se prononcer en faveur du contrat collectif. Si je ne me trompe, il a dit lui-même que c'était dans l'intérêt des unions internationales. Parlant dans un autre endroit, l'honorable ministre a dit que l'honorable député de Kenora-Rainy-River, qui était un jeune membre de la Chambre, devrait avouer son manque de discrétion en faisant une assertion de cette nature, et faire ses excuses. En m'adressant à la Chambre j'ai omis une foule de citations des dossiers parce que je ne crois pas dans l'intérêt du pays de les divulguer.

Avant de reprendre mon siège, je dois m'excuser d'avoir été un de ceux qui ont recommandé au premier ministre la nomination du sénateur Robertson pour représenter le travail au Sénat. Nous avons recommandé un incompétent, qui, par suite de son indifférence, a été cause de la grève de Winnipeg. Je répète qu'il a fait preuve de peu de bon sens...

Des VOIX: A l'ordre, à l'ordre!

M. l'ORATEUR: Je rappellerai à l'honorable député que celui dont il parle est membre du Sénat. D'après notre règlement, le décorum doit être gardé, et il ne faut pas employer d'expression jetant du discrédit sur un membre de la Chambre des communes ou du Sénat. L'honorable député a employé l'expression "incompétent" (misfit) en parlant d'un honorable membre de la Chambre haute. Je ne crois pas que l'expression soit parlementaire et je prie l'honorable membre de la retirer.

M. HEENAN: Je la retire. Je regrette d'avoir employé ce terme s'il est contraire au règlement. Cependant, quelqu'un devrait se mettre en communication avec la Chambre haute et lui faire part de cette règle afin qu'elle puisse également l'observer. On ne devrait pas parler d'un membre de la Chambre des communes, qui est obligé de solliciter les suffrages populaires, de la façon dont l'a fait le sénateur en question, lequel, jouit d'une certaine somme de sécurité, du fait qu'il n'a pas à faire face aux électeurs du pays. Loin de moi l'idée de vouloir vous dicter l'attitude à prendre, monsieur l'Orateur, je suis d'avis toutefois que vous devriez en toute justice faire parvenir au président du Sénat la décision que vous avez rendue cet après-midi. Je m'y soumets de bonne grâce, car elle est dans l'ordre. La grève dont nous discutons les incidents aurait dû être réglée; cependant, les négociations qui précédèrent l'émeute furent conduites de façon à empêcher le règlement des difficultés. Je doute fort que quelqu'un puisse faire fond sur les renseignements que le commandant recevait de différentes sources; de fait, je constate par les documents qu'il s'était assuré les services d'un mouchard, qui se faisait passer pour un unioniste; il fréquentait les réunions des grévistes afin d'être au fait de la situation et il faisait rapport à l'officier en question. Cet homme touchait un traitement de $75 par semaine étant donné le danger auquel l'exposaient ses fonctions. Cependant, les honorables membres doivent prendre note que l'officier se défiait tellement de son espion qu'il employait un autre mouchard au salaire de $50 par semaine afin de surveiller le premier dont il craignait la trahison. Voilà le rapport reçu de la part de l'officier commandant à Winnipeg. Si j'avais été un fonctionnaire de la Couronne et que j'eusse reçu de pareils rapports ici à Ottawa, j'aurais craint qu'une révolution assez sérieuse avait éclaté à Winnipeg. Je dis toutefois qu'il n'y avait pas le moindre indice d'une révolution et lorsque le ministre arriva là-bas dans le but de régler la grève, il aurait

pu le faire sans aucun délai, s'il avait seulement tenté sérieusement de le faire ou simplement désiré réussir.

Le très hon. M. MEIGHEN (chef de l'opposition): Lorsque l'honorable député, cet après-midi, a fait de terribles menaces qu'il ramènerait la question sur le tapis, j'avais prévu qu'il soulèverait de nouveau la question ici. Etant donné cependant que j'avais contredit certaines de ses assertions, j'avais cru que mon honorable ami ferait preuve de la courtoisie ordinairement suivie en me prévenant de la date à laquelle il avait l'intention de discuter la question ici. Bien au contraire, il a choisi pour le faire un moment de la séance où il m'était impossible pour ainsi dire d'être ici afin d'écouter ses remarques.

M. HEENAN: J'ai déclaré que je ramènerais la question sur le tapis à la première occasion qui me serait offerte.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne savais pas quand l'occasion se présenterait pour l'honorable député de sorte que je ne sais pas au juste quelle est la teneur de ses remarques. Vu que j'ai accompagné à Winnipeg le ministre du Travail de l'époque et que j'ai été consulté sur tout ce qui a été fait, je suis passablement au fait des circonstances de la grève; le seul obstacle, c'est que plusieurs années ont passé depuis que ces incidents se sont déroulés à Winnipeg.

J'ai justement eu l'occasion de lire le texte des remarques que le ministre du Travail de l'époque a prononcées ces jours derniers au Sénat. Je viens de les lire et je m'empresse d'affirmer qu'elles sont exactes de la première à la dernière ligne. A l'époque le la grève de Winnipeg, en 1919, ni les membres du gouvernement ni d'autres n'ont ordonné l'envoi d'un seul soldat là-bas. Plus que cela, non seulement pas un seul soldat n'a été envoyé à Winnipeg, mais aucun d'eux n'a eu quoi que ce soit à faire avec ce différend ouvrier. Un certain nombre de volontaires se sont enrôlés, pour l'excellente raison que le comité des grévistes ne permettait pas aux citoyens de Winnipeg de vaquer à leurs occupations ordinaires et ces gens-là ont cru bon d'assumer immédiatement la tâche d'assurer la protection de leurs concitoyens et de leur ville. C'était là la seule chose qu'ils pouvaient faire, en tout cas et ils étaient d'autant plus disposés à protéger leur ville contre les dangers qu'ils présentaient. En conséquence, entre 2,000 et 3,000 volontaires s'enrôlèrent dans les cadres du régiment dont les quartiers étaient à Winnipeg, tout comme n'importe quel citoyen a le droit de le faire, sous les ordres des officiers de ce régiment.

L'hon. M. MANION: Tout comme on l'a fait en Angleterre, ces jours derniers.

Le très hon. M. MEIGHEN: Exactement; et dans des circonstances beaucoup moins critiques que celles qui prévalaient à Winnipeg, en 1919. Les troupes ainsi enrôlées,—c'étaient tous des citoyens de Winnipeg,—ne furent jamais réquisitionnées; elles n'ont jamais pris une part active au maintien de l'ordre. Ces troupes furent tout simplement tenues en réserve pour appuyer l'autorité civile en cas de nécessité. Si j'ai bonne mémoire, j'ai déjà fait allusion et, dans les circonstances, j'ai raison, il me semble, de répéter la lecture d'un rapport que j'ai reçu. Bien que l'auteur du rapport ne m'ait pas donné l'autorisation de me servir de son nom, je sens que je pourrais l'obtenir, mais je me contenterai de dire que c'est une personne d'autorité élevée. Je lui ai écrit pour lui demander un rapport sur la question et j'ai une copie de ce rapport sous les yeux. Je demande à la Chambre d'accepter ma parole d'honneur quand je lui dis que c'est un militaire haut placé dans la milice canadienne et qu'il se trouvait sur les lieux. J'ignore si l'honorable député acceptera ma parole?

M. HEENAN: Pourquoi pas?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est possible qu'il l'accepte. Dans ce cas, il devra retirer beaucoup de ce qu'il a avancé. L'auteur du rapport dit:

J'ai été absent durant quelque temps et c'est pourquoi je compte que vous excuserez mon retard en ne répondant pas plus tôt à la vôtre du 20 octobre.

En réponse à votre demande, je puis dire qu'il n'y a pas eu de troupes envoyées à Winnipeg ou qui y aient été amenées de l'extérieur pour servir relativement aux troubles ouvriers de 1919.

On nous a autorisés à consigner un bataillon d'infanterie qui revenait d'outre-mer,—le 27e de la ville de Winnipeg,—et allait à Winnipeg pour y être démobilisé, afin de servir durant la grève, mais j'ai jugé que ce n'était pas nécessaire et je l'ai démobilisé le jour même de son arrivée.

M. HEAPS: Quelle est la date du rapport?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le 14 novembre 1923.

En ce qui touche les troupes qui se trouvaient à Winnipeg quand la grève a éclaté, il n'y avait qu'un peu d'infanterie, la plupart des conscrits, dans le 10e bataillon de garnison et deux compagnies de cavalerie du dépôt d'escadron du régiment de Fort-Garry. On ne les a pas démobilisés avant un ou deux mois après la fin de la guerre, car ils formaient la garnison locale à cette époque. C'était la garnison et elle serait demeurée à son poste, même s'il n'y avait pas eu de grève.

En outre, environ 3,000 hommes de la milice active locale ont été appelés et organisés pour protéger la

propriété et, au besoin, pour faire respecter la loi et l'ordre. C'étaient des citoyens de la ville qui se sont enrôlés dans la milice active pendant la période de la grève. On n'a pas appelé de troupes des environs. Les troupes disponibles que je viens d'énumérer étaient tenus prêtes pour un cas urgent susceptible de se produire, et on ne les a fait sortir que sur la demande du maire de Winnipeg, le dernier samedi de juin 1919, juste avant la fin de la grève. Ce jour-là, deux compagnies de la gendarmerie à cheval, qui étaient à cette époque casernées à Winnipeg comme troupe civile, furent d'abord employées pour calmer les troubles, appuyées dans les rues par les soldats que nous avons énumérés. La seule fois où il a fallu se servir de la milice, ce fut pour une démonstration en force et pour appuyer la gendarmerie à cheval comme je l'ai dit plus haut.

C'est exactement ce que j'ai dit à la Chambre dans des occasions précédentes et cela s'accorde parfaitement avec ce qui s'est dit ailleurs par la personne que l'honorable député a si gravement attaquée, cet après-midi. Je ne crois pas qu'il soit bon de rappeler aujourd'hui la grève de Winnipeg, de faire le brave à son sujet et de chercher à faire croire que c'était une tempête dans un verre d'eau, rien du tout, en somme. Je puis affirmer à la Chambre que tout député qui avait une responsabilité à cette époque ne pouvait pas prendre aussi à la légère les événements qui se sont déroulés. Winnipeg était gouverné par un comité de grévistes; pas un enfant ne pouvait avoir un verre de lait à boire sans la permission de ce comité. Les autorités civiles constituées ne pouvaient plus diriger la distribution des denrées. Si c'est là un état de choses qu'on peut prendre en se moquant et le regarder comme un simple incident, c'est parfait, mais je ne voudrais jamais faire partie d'un gouvernement qui verrait des choses semblables sous un tel jour.

Je suis allé là avec le sénateur Robertson et les honorables députés se souviendront qu'à cette époque, les idées régnantes dans ce milieu différaient de celles qui y règnent aujourd'hui, ou qui même y régnèrent deux ans après; aussi y avons-nous trouvé beaucoup d'employés du gouvernement qui s'étaient joints au mouvement du moment et étaient devenus grévistes par solidarité, tout en n'ayant aucun grief eux-mêmes. J'ai senti, —et les autres membres du cabinet ont partagé mon avis,—qu'il était impossible de tolérer pareille situation, qu'il était impossible au gouvernement du Canada de reconnaître le droit des employés du pays à fraterniser avec les grévistes engagés à des occupations ordinaires, dans les manufactures ou ailleurs, où des patrons les emploient pour retirer un gain de leurs labeurs; que nous ne pouvions nullement tolérer le principe d'une grève de solidarité de la part du service administratif du Canada.

Je ne crois pas qu'il y ait ici un député prenant son devoir au sérieux qui prétendra le moindrement qu'un gouvernement puisse tolérer une grève de solidarité de la part du service de l'Etat. Je crois même que la majorité de la Chambre irait plus loin et dirait que, pour remplir notre devoir envers le peuple du Canada, nous ne devrions pas reconnaître le droit de grève aux employés de l'administration. Le service administratif diffère des autres employés du pays qui sont employés pour le profit qu'on retire de leur travail. Dans le service civil, l'élément de profit n'existe pas du tout; c'est à cause de cet élément de profit et, par conséquent à cause du but à atteindre en payant des salaires injustes à l'ouvrier, qu'on reconnaît le droit de grève aux ouvriers unionistes ou à ceux qui n'appartiennent pas aux unions. Mais je n'ai pas à développer ce point. Qu'il me suffise de dire que nous en avons conclu que nous manquerions à notre devoir, que nous serions indignes de nos responsabilités en tolérant le moindrement le principe d'une grève de solidarité de la part du service administratif du pays. Nous avons donc averti ceux qui y avaient pris part qu'on leur accorderait un délai suffisant pour réintégrer leurs postes et que s'ils ne le faisaient pas, on les considérerait comme n'appartenant plus au service. Nous avons maintenu cet ordre dont l'exécution a puissamment contribué à déterminer l'issue de cette lutte décisive.

Certains de nos honorables collègues ont beau dire quelques années après: Oh, il n'y avait rien de bien grave dans l'affaire; vous en avez fait une montagne; qu'il me suffise de répondre ceci: il y eut des arrestations et pas pour des infractions à des lois récentes. Je ne me rappelle pas exactement le nombre, mais je pense qu'il y eut sept ou huit individus arrêtés à la demande du gouvernement fédéral. A l'exception d'un seul qu'on trouva coupable de désordre, tous les autres furent jugés coupables d'avoir commis des délits, lesquels délits figuraient dans le Code criminel depuis des années et des années, je dirai même depuis l'existence du Canada. Ils furent trouvés coupables par un jury composé de cultivateurs après un long et juste procès, présidé par un juge consciencieux. Tel a été le résultat. Il me semble que c'était le devoir du Parlement de considérer le verdict de la cour comme juste, à moins qu'on ne le conteste. Or le verdict est une preuve de la gravité de la situation qui régna à Winnipeg à cette époque. Les événements avaient eu une grosse répercussion dans le pays. Beaucoup de gens avaient eu de la difficulté à vaquer à leurs occupations ordinaires en raison du régime de demi-terreur qui avait été inauguré.

Ayant accompli ce que nous considérions être notre devoir et l'ayant accompli avec succès, comme les événement l'ont prouvé, je pense, nous sommes revenus. On me pardonnera, j'espère, de faire observer que le premier membre de la Chambre des communes qui étant au courant de tout ce qui s'était passé et des mesures que nous avions prises, surtout relativement aux employés de l'Etat, est venu me voir pour me remercier de ce qui avait été fait à Winnipeg et reconnaître la façon dont on avait réglé la situation, fut l'ex-ministre de Finances, l'honorable W. S. Fielding.

Quant à M. le sénateur Robertson, parmi tous ceux avec qui j'ai été en rapport il y en a peu chez qui j'admire plus la sincérité d'intention, le jugement, l'aptitude à bien saisir les situations et à y appliquer les mesures qui s'imposent sans jamais exagérer. Pour tout ce qu'il a fait je partage sa responsabilité. L'honorable député dit qu'il a recommandé le sénateur Robertson comme ministre du Travail à l'époque,—ou peut-être est-ce comme sénateur,—et que, aujourd'hui, il a changé d'avis. Eh bien, ce n'est pas la première fois qu'il change d'avis. Il lui est arrivé déjà de modifier son opinion à d'autres égards. Je ne peux que lui souhaiter de changer aussi dans un avenir rapproché l'attitude qu'il a cru devoir prendre dans l'occurrence,—je n'ai pas besoin de demander dans quel but,—et lorsqu'il reparlera de la chose à la Chambre, non seulement de tenir compte un peu mieux des vrais intérêts de la nation, mais aussi d'exprimer des opinions plus dignes d'un membre du Parlement que celles qu'il a formulées cet après-midi.

M. A. A. HEAPS (Winnipeg-Nord): Je n'avais pas l'intention, en venant à Ottawa, de discuter le sujet qu'on a soulevé ce soir.

M. FOSTER: Alors ne le discutez pas.

M. HEAPS: Je ne suis pas disposé à accepter l'avis des honorables députés d'en face. J'agirai à ma guise aujourd'hui et j'entends agir ainsi tant que je serai membre de cette Chambre. La question ayant été soulevée sans que j'en aie été averti ou sans mon approbation, je me vois obligé de répondre à quelques-unes des remarques du très honorable leader de l'opposition (M. Meighen). Je crois connaître aussi bien que n'importe quel autre membre de la Chambre ce qui s'est passé à Winnipeg à l'époque.

Une VOIX: Vous devriez.

M. HEAPS: Oui. J'espère que l'honorable député qui dit que je devrais savoir ce qui s'est passé acceptera mon témoignage comme étant véridique.

[Le très hon. M. Meighen.]

M. CHAPLIN (Lincoln): Pas nécessairement.

M. HEAPS: Le très honorable leader de l'opposition a déclaré que les huit hommes arrêtés avaient tous été trouvés coupables.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai dit à la demande du gouvernement fédéral et à l'exception d'un seul.

M. HEAPS: J'ai été arrêté à la demande du gouvernement fédéral, j'ai subi mon procès avec les autres et je n'ai pas été trouvé coupable. J'ai été acquitté. Si les déclarations du très honorable leader de l'opposition sont semblables à celle-là...

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député n'a-t-il pas subi son procès en même temps que M. Dixon?

M. HEAPS: Non, j'ai subi mon procès avec les huit, "les fameux huit", comme on les appelait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sept ou huit constituent une assez forte proportion.

M. HEAPS: Cela n'empêche pas que l'affirmation est erronée. Comme je le dis, j'ai été acquitté, et je n'entends pas nier ma part à la grève. J'y ai participé, et je n'ai pas lieu de le regretter ni ai-je d'excuse à présenter. Cette grève de Winnipeg était une grève ordinaire et paisible. (*Exclamations.*) J'imagine que les honorables députés d'en face lisent les journaux d'Ontario. C'est là où ils puisent leur enseignement et je les plains.

M. MULLINS: Je me trouvais à Winnipeg à cette époque et je ne lisais pas les journaux d'Ontario; je puis assurer à l'honorable député que je ne pouvais me procurer d'aliments. Ce n'était pas une grève ordinaire.

M. HEAPS: C'est chose que je discuterai plus tard. On me permettra de dire que les témoignages invoqués par la couronne,—et j'ai entendu ces dépositions, non pendant des semaines, mais des mois durant,—et les tactiques employées pour établir la culpabilité des prévenus en cette circonstance étaient dignes de l'époque du juge Jeffrey. Le procès n'était pas ce que l'on était en droit d'attendre d'un tribunal de justice au Canada en 1919. Il y avait 250 jurés...

M. l'ORATEUR: Je me demande si j'ai bien saisi les observations de l'honorable député, mais je dois le prévenir que, lorsqu'il parle de la couronne, il ne doit pas le faire en termes irrespectueux.

M. HEAPS: Si, sans le vouloir, j'ai violé le règlement de la Chambre, monsieur l'Ora-

teur, je retire sans équivoque tout ce que j'ai pu dire de désobligeant. Je suis toujours prêt à me conformer au règlement ainsi qu'aux décisions de l'Orateur, et je ne chicane pas lorsqu'il s'agit de retirer des propos d'une nature répréhensible. Je me rends sans réserve à la décision de monsieur l'Orateur et je compte bien que d'autres honorables députés de cette Chambre en feront autant.

Le chef de l'opposition a parlé de ceux qui avaient été reconnus coupables lors de ce procès. Je prétends avoir le droit de répliquer au très honorable député à ce sujet. Règle générale, dans la province du Manitoba, la liste des jurés se compose d'environ quarante-huit noms, et je dois faire observer qu'au procès dont il s'agit, la liste comprenait 250 jurés. De plus, avant l'arrivée de ces jurés au tribunal, la Royale gendarmerie à cheval avait procédé à une enquête sur leurs antécédents.

Un MEMBRE: Ce qui était dans l'ordre.

M. HEAPS: Vous dites que c'était dans l'ordre?

Divers MEMBRES: Très bien! très bien!

M. HEAPS: Si les honorables députés sont de cet avis, il me semble qu'il serait impossible d'obtenir des procès équitables. Et, en outre, le gouvernement de cette époque a remboursé les trois cinquièmes des frais imposés par la constitution de ce jury,—encore un autre procédé des plus étranges. Il a également payé les honoraires des avocats chargés des poursuites. Pour quelle raison? Parce qu'il ne pouvait obtenir de la province qu'elle paye ces honoraires. Le gouvernement provincial était opposé à des poursuites intentées par le gouvernement fédéral.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'a-t-il pas, lui aussi, intenté des poursuites contre certains des grévistes?

M. HEAPS: Il peut en avoir intenté, mais je suis à faire observer par qui les frais ont été payés.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député sait que le gouvernement provincial a intenté de ces poursuites; la seule différence consiste en ce qu'il a échoué là où nous avons réussi.

M. HEAPS: Le très honorable député aimera peut-être que je lui dise quels sont les frais acquittés par le gouvernement fédéral à cette occasion. L'ensemble des frais versés aux avocats et aux autres qui ont pris part à ces procès était de $180,259.38. C'est ce qu'un certain nombre des avocats ont retiré de cette grève en retour de leurs services patriotiques. L'étude représentée par un avocat, entre autres, a reçu, d'après le relevé que j'ai ici, la somme de $19,374. Cet individu recevait de l'étude qui l'employait un traitement mensuel de $150 à $175.

M. FOSTER: Et cet avocat était?

M. HEAPS: Je veux bien faire voir ce relevé à mon honorable ami, mais je ne tiens pas à nommer publiquement l'avocat en question. Tout de même, les faits sont bien tels que je le dis. Un avocat, A. J. Andrews, a touché $32,623; un autre, $3,399; un autre, $26,990; et enfin un autre $21,587. Toutes ces sommes ne représentent que les services de quelques mois.

L'hon. M. MANION: L'honorable député a-t-il la liste de ce que le gouvernement actuel a payé l'an dernier à plusieurs avocats de Winnipeg pour des travaux exécutés ici?

M. HEAPS: Il n'y a pas de parallèle entre les services des avocats employés contre les grévistes et le travail accompli par ceux qui sont venus de Winnipeg à Ottawa, à la convocation du Gouvernement.

L'hon. M. MANION: Le chiffre des honoraires payés l'an dernier était assez considérable, je m'en souviens.

M. HEAPS: Je crois que le député de Fort-William fera la différence entre les deux cas. Dans le premier, on a envahi le domaine des libertés provinciales; les avocats employés dans cette affaire l'ont été au mépris de l'autorité du gouvernement de la province; dans le second, ils sont venus ici pour aider le Parlement de leurs lumières. Mais pendant que les faits sont encore présents à notre mémoire, je veux comparer les actes du gouvernement fédéral de 1919 avec la conduite tenue par le gouvernement anglais dans la récente grève générale.

Lorsque l'ordre de retourner au travail a été donné, il y a quelques semaines, qu'a-t-on vu en Angleterre? Sa Majesté le roi et le premier ministre Baldwin ont invité publiquement les adversaires à oublier toute rancune et à préparer l'avenir. Qu'est-il arrivé en 1919, à Winnipeg? A-t-on oublié ses rancunes? Nullement. Au contraire, on les a avivées et l'on a fait des choses dont les auteurs, qui sont encore ici, éprouvent, je suis sûr, quelque honte. Ces messieurs se disent partisans de l'ordre et du respect des lois. Ils ont dit tout à l'heure qu'il fallait maintenir le gouvernement constitutionnel. Revenons à la dépêche lue précédemment par mon collègue de Kenora-Rainy-River (M. Heenan). Nous

allons voir quels sont ceux qui se moquaient à ce moment-là de la Constitution:

Malgré les doutes que je puisse avoir sur la légalité des arrestations...

L'auteur de cette dépêche doutait de la légalité des arrestations qui avaient été faites.

...et de la détention des prévenus à Stony-Mountain...

Il doutait qu'il fût légal de détenir les grévistes à Stony-Mountain.

...je crois qu'une prompte expulsion est ce qu'il y a de mieux à faire...

En d'autres termes, l'auteur de la dépêche tenait à peu près ce langage: Arrêtés avec ou sans les formalités de la loi, il faut expulser ces gens-là, mais ce n'est pas le pis; il ajoute:

...à présent que les arrestations sont faites, et plus tard nous verrons s'il faut les légaliser.

En résumé: Arrêtez ces gens, gardez-les en prison, puis expulsez-les, et si c'est illégal, nous demanderons au Parlement de ratifier nos actes. Ainsi le Parlement n'était, entre les mains du très honorable membre auteur de cette dépêche, qu'une espèce de chambre d'enregistrement. Qui est l'auteur de la dépêche en question? Le très honorable Arthur Meighen. Elle a été envoyée le 17 juin 1919 à A. J. Andrews, avocat, de Winnipeg. Le chef de l'opposition n'en niera pas la paternité, mais n'a-t-on pas dit plusieurs fois dans cette Assemblée que les grévistes de Winnipeg ont agi illégalement?

Monsieur l'Orateur, je tiens à dire que pas un enfant à Winnipeg n'a souffert de la soif pendant la grève. J'ai entendu plusieurs témoins à ce sujet. Le gérant d'une des plus grandes compagnies de laiterie a déclaré: "Dans notre établissement, nous n'avons pas manqué de lait ni d'eau". J'en conclus que si ces deux liquides n'ont pas cessé d'être abondants dans une laiterie, on n'a dû en manquer nulle part ailleurs dans la ville.

Un MEMBRE: Et le pain?

M. HEAPS: Pourquoi a-t-on manqué de pain? De ce que les boulangers se sont mis en grève, personne n'était obligé de se passer de pain. On pouvait faire comme ma femme, c'est elle qui faisait le pain chez moi. En temps de grève les approvisionnements manquent quelque part. A Winnipeg, les grévistes, hommes et femmes, ont cessé le travail. Par conséquent, là comme en Angleterre, certaines denrées se sont trouvées épuisées; des trains ont cessé de circuler, des mines ont chômé. Le fonctionnement ordinaire des choses est interrompu par la grève.

L'hon. M. EDWARDS: Est-ce que le comité de la grève n'a pas arrêté la distribution du pain et du lait?

M. HEAPS: Les boulangers et les livreurs s'étant joints à la grève, naturellement le pain manqua.

L'hon. M. EDWARDS: Je veux savoir si le comité de la grève n'a pas ordonné de cesser la distribution du pain et du lait.

M. HEAPS: Tous les boulangers et leurs distributeurs ont fait une grève de solidarité. A cette époque il y avait dans Winnipeg des milliers de gens qu'on ne pouvait garder au travail; les travailleurs ont quitté l'ouvrage par milliers. Mais le lendemain on a fait un arrangement pour la distribution du pain et du lait. Dans la suite un de ceux qui ont aidé à effectuer cet arrangement a été nommé avocat de la poursuite. Or, qui souffre le plus en temps de grève? Quand les honorables membres d'en face disent que la distribution du pain et du lait a été interrompue, qui pensent-ils, a souffert le plus? N'est-ce pas les hommes et les femmes qui sont en grève? Ne sont-ils pas citoyens de ce Dominion du Canada au même titre que tout honorable membre de cette Chambre? Donc, quand la distribution des provisions a été interrompue, ces gens en ont été privés autant que les autres citoyens de Winnipeg.

M. CHAPLIN (Lincoln): Il faut les plaindre.

M. HEAPS: Non; je ne demande la pitié de personne pour les gens de Winnipeg. Les gens de cette ville n'ont besoin de personne. Si le gouvernement fédéral à Ottawa avait laissé régler par les autorités de la ville même la grève de Winnipeg, ce règlement n'eût pas traîné. La grève a été prolongée à cause de l'ingérence des autorités d'Ottawa qui ont signifié aux employeurs de Winnipeg qu'on allait faire des arrestations, qu'on allait user de violence.

D'aucuns pourraient prétendre que les hommes qui ont fait la grève, voire les hommes qui ont été arrêtés, n'étaient nullement représentatifs de la population de Winnipeg. Cette opinion a, du reste, été exprimée si souvent que je ferais peut-être bien de consacrer un moment à cet aspect de la question. Les autorités ont arrêté huit hommes qui, disaient-elles, étaient les meneurs de la grève. Ces huit hommes ont subi un procès Trois d'entre eux n'avaient rien à voir à la grève, ou du moins peu de chose. L'un est arrivé inopinément dans la ville et plus tard a été arrêté. Il ne faisait pas même parti du

comité des grévistes. Mais il vaut d'être signalé que sur ces huit hommes plusieurs, y compris mon honorable ami de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) ont depuis été élus et réélus à des postes publics dans la ville de Winnipeg.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député me permet-il une question? Par quel gouvernement ou sur les instructions de qui l'honorable membre de Winnipeg-Centre-Nord a-t-il été arrêté?

M. HEAPS: Je ne le sais pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il le sait très bien. Pourquoi ne le dit-il pas à la Chambre?

M. HEAPS: C'était un mystère.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'était pas du tout un mystère. Il a été arrêté sur la demande du gouvernement provincial.

M. HEENAN: Je puis le dire à la Chambre si mon honorable ami le désire.

M. HEAPS: Pendant tout ce temps on n'arrivait pas à savoir qui représentait la couronne. On nous a dit que deux autorités représentaient la couronne, l'une au Manitoba et l'autre à Ottawa. Nous avons eu des élections municipales. Le conseil était divisé en deux camps, neuf contre cinq. Le conseil municipal était naturellement un corps très important à ce moment de grève; n'empêche qu'en dépit de tout l'argent dépensé dans ces élections, en dépit de tous les efforts de nos adversaires pour assurer notre défaite et malgré les maigres ressources des ouvriers, après l'élection municipale de Winnipeg, en novembre 1919, les deux camps au conseil étaient d'égale force, sept contre sept. Le maire de la ville, qui était opposé aux ouvriers pendant la grève, a dû plus tard remercier de son élection ceux qui sont venus d'en dehors de Winnipeg.

M. GARDINER: L'honorable député veut-il dire à l'Assemblée ce que représentaient ces groupes de neuf et de cinq?

M. HEAPS: Les neuf étaient opposés aux ouvriers et les cinq étaient des membres ouvriers. Après les élections municipales le conseil comptait sept membres dans chacun des deux camps. Immédiatement après, le board of trade de Winnipeg a cru bon de changer le mode et l'on a forcé les conseillers ouvriers à adopter la méthode de la représentation proportionnelle afin de remanier le vote populaire et sans doute priver les travailleurs d'une part de représentation à laquelle ils avaient droit.

L'année suivante les élections provinciales ont eu lieu et quatre hommes qui étaient alors en prison ont été portés candidats. On pourrait croire qu'un homme en prison n'aurait pas la chance d'être candidat, surtout que les électeurs ne se rallieraient pas à sa candidature. Malgré tout cela, monsieur l'Orateur, celui qui a rallié trois fois plus de voix que le deuxième sur la liste était un homme qui auparavant avait été acquitté, M. F. J. Dixon, et les trois autres qui purgeaient leur condamnation en prison,—ils avaient été trouvés coupables de conspiration séditieuse,—ont été élus également à la législature provinciale.

M. SPENCE (Parkdale): Ce n'est pas un honneur pour Winnipeg.

M. HEAPS: Si un honorable député a quelque chose à dire, ou une question à poser, je me ferai un plaisir de répondre, pourvu qu'il suive l'usage parlementaire ordinaire. Maintenant qu'est-ce que cela prouve? Cela prouve clairement que les grévistes ont obtenu l'appui d'un très grand nombre de gens de Winnipeg. Qu'arriva-t-il plus tard? Mon honorable ami qui occupe le siège voisin du mien (M. Woddsworth) est un de ceux qui furent arrêtés, et de quoi l'accusait-on? On l'accusa carrément de libelle séditieux parce qu'il avait cité des passages de la Bible; il avait cité certains versets d'Isaïe où il était dit en somme: "Ils bâtiront des maisons et ils les habiteront". On avait inclus ce passage dans le libelle séditieux qu'aurait commis mon honorable ami qui siège à côté de moi. Cependant, en dépit de la part active qu'il prit dans la grève, il fut élu membre de cette Chambre en 1921 et, en dépit de la part que je pris aux événements d'alors, j'ai depuis été élu trois fois à des charges publiques et deux fois avant 1919.

Je prétends, monsieur l'Orateur, que la grève de Winnipeg était une manifestation ordinaire des travailleurs qui voulaient protester contre les conditions d'emploi existant alors dans la ville de Winnipeg. Lorsque des gens sont arrêtés et jetés en prison à cause de certaines de leurs idées, et qu'il est question de les expulser à cause de ces idées, les autorités qui croient pouvoir emprisonner ces gens, et qui le font, ancrent simplement plus avant dans l'esprit des masses du pays, ici comme ailleurs, les idées préconisées. Jamais encore on n'a pu construire de prisons ou de pénitenciers assez forts pour renfermer des idées qui valent quelque chose. Ces idées seront maintenues et elles seront de plus en plus acceptées par les masses populaires. Les idées qui ne valent rien disparaîtront sans que les autorités aient à s'en occuper.

A cette époque, on nous accusa à peu près de tous les crimes que la terre ait connus. Les mesures que le gouvernement d'alors prit n'avaient pas pour but de régler la grève; elles furent prises dans le but de briser le moral des ouvriers et de réprimer la grève de Winnipeg.

Quelques MEMBRES: Très bien! Très bien!

M. HEAPS: Certains honorables députés de l'opposition applaudissent cette déclaration, croyant que le gouvernement d'alors était justifié de prendre les mesures qu'il a prises. Je me réjouis de l'attitude que prennent certains honorables députés de la gauche. Je préfère les entendre déclarer ouvertement qu'ils approuvent les actes du gouvernement d'alors en vue d'écraser le mouvement travailliste organisé dans la ville de Winnipeg que de les voir cacher leurs sentiments. Nous saurons alors à quoi nous en tenir à leur sujet et ce que valent leurs protestations dans cette Chambre lorsqu'ils parlent au nom des travailleurs comme ils le font si souvent.

Comme je le disais il y a un instant, les mesures prises alors n'avaient pas pour but de régler la grève; elles avaient pour but de réprimer la grève. Je désire maintenant citer le Compte rendu au sujet d'une déclaration faite dans cette Chambre le 22 mars.

Quelques MEMBRES: Règlement!

M. l'ORATEUR: Je demanderai à l'honorable député de ne pas faire allusion aux débats antérieurs.

M. HEAPS: Je cite un certain document, si cela peut apaiser les honorables députés. Mon honorable ami de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth), un des intéressés...

Quelques MEMBRES: Règlement!

M. l'ORATEUR: L'honorable député cite, je pense, les Débats.

M. HEAPS: Je vais citer de mémoire, monsieur l'Orateur. Mon honorable ami de Winnipeg-Centre-Nord faisait certaines déclarations dans cette Chambre le 22 mars, et le très honorable leader de l'opposition nia l'exactitude de ses déclarations. Il nia le fait que...

Quelques MEMBRES: Règlement!

M. l'ORATEUR: D'après le règlement de la Chambre, l'honorable député ne peut faire allusion à un débat antérieur.

M. HEAPS: Monsieur l'Orateur, récemment, au cours d'un débat...

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, n'est-ce pas là l'honorable député qui, il y a justement une dizaine de minutes, parlait de subterfuges pour se soustraire au règlement? Ne tente-t-il pas en ce moment un subterfuge plutôt grotesque, peu à son honneur du moins, mais qui n'en est pas moins un subterfuge?

M. HEAPS: J'accepte votre décision, monsieur l'Orateur. J'ai essayé d'apprendre certaines choses du chef de l'opposition, par exemple, comment éluder le règlement de la Chambre. Je n'y ai pas encore réussi; mais, si je reste assez longtemps ici, je l'apprendrai et je deviendrai plus habile à cet égard.

Monsieur l'Orateur, je désire aborder un autre point. Mon voisin de gauche a parlé d'hommes que le très honorable chef de l'opposition a menacés d'expulser du pays et le très honorable chef de l'opposition a nié absolument ces déclarations...

Le très hon. M. MEIGHEN: Si l'on permet à l'honorable député d'enfreindre le règlement, monsieur l'Orateur, je dois demander la permission de lui répondre.

M. l'ORATEUR: Je dois demander à l'honorable député de ne pas faire allusion à une ancienne discussion.

M. HEAPS: Il importe peu, d'ailleurs. (*Exclamations*). Je n'ai pas peur de la vérité, si certains honorables députés de la gauche la craignent. Je veux exposer les faits et je ne crains pas qu'on cite rien de ce que j'ai dit dans le passé.

Une VOIX: Vous devriez avoir honte.

M. l'ORATEUR: L'expression: "Vous devriez avoir honte", est antiparlementaire. A ma connaissance, M. l'Orateur Sproule a rendu une décision en ce sens.

M. HEAPS: Si on me le permet, je vais parler d'un autre incident. Au début de janvier dernier, durant la présente session, j'ai fait allusion à la grève et je n'ai pas prononcé plus de cent mots sur ce sujet. Je parlais des troupes qui ont été envoyées à Winnipeg et le très honorable chef de l'opposition contesta la véracité de mes affirmations. Mais je répète qu'on a envoyé des troupes, lesquelles ont reçu du Gouvernement des équipements, des uniformes, des mitrailleuses et des revolvers et que le Gouvernement a expédié des voitures blindées en les faisant passer pour des automobiles. Quand j'ai parlé cette fois-là, le très honorable chef de l'opposition m'a rabroué rudement, en disant que j'avais fait des déclarations pour ainsi dire mensongères. Immédiatement, j'ai inscrit au Feuilleton une motion ayant pour objet d'ordonner le dépôt

de tous les documents relatifs à l'envoi de troupes à Winnipeg pendant la grève de 1919. Je voulais obtenir un exposé complet et exact de l'incident auquel je faisais allusion et je désirais que tous ceux qui s'intéressent à la question connussent tous les faits. Quand on a appelé cette motion, le 15 mars, un honorable député de la gauche, à l'instigation de je ne sais qui, la fit inscrire au chapitre des motions sujettes à discussion, ce qui a retardé le dépôt des documents relatifs à la question, lesquels auraient démontré la véracité ou la fausseté de mes déclarations. Pourquoi a-t-on placé ma motion parmi celles qui peuvent faire l'objet d'une discussion? Certains honorables députés de la gauche désiraient-il empêcher le dépôt de ces documents?

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Tout d'abord, l'honorable député ne devrait pas mettre en doute les motifs d'un honorable député qui s'est servi du droit que lui accorde le règlement de faire inscrire un avis de motion au chapitre des résolutions qui peuvent faire le sujet d'une discussion. Tout honorable député a le droit d'agir de la sorte. J'en ai décidé ainsi à la demande des honorables députés de tous les groupes.

Ensuite, l'honorable député a tacitement laissé entendre que cela a été fait dans l'intention d'empêcher la révélation de la vérité. Je prie l'honorable député de ne pas faire de telles insinuations contre ses collègues.

M. HEAPS: Monsieur l'Orateur, si ces paroles constituent une infraction au règlement, je les retire sans réticence. Je suis un nouveau député et je ne connais pas encore parfaitement le règlement de la Chambre. Si je reste ici un peu plus longtemps, j'espère agir d'une manière plus conforme aux règles.

Avant de terminer, je veux toucher un autre point. Il y a eu cet après-midi une longue discussion au cours de laquelle on se demandait la raison de cette modification apportée à la loi de l'immigration. Certains honorables députés parlent à tort et à travers sans comprendre pourquoi on a modifié la loi en 1919. Si l'on consulte le Hansard de cette époque, on se rendra compte du motif évident de ces amendements.

M. l'ORATEUR: L'honorable membre enfreint de nouveau le règlement.

Un MEMBRE: Vous feriez mieux d'abandonner la partie.

M. HEAPS: Dois-je comprendre, monsieur l'Orateur, que je ne puis exposer les motifs des amendements adoptés à cette époque.

M. l'ORATEUR: Si mon honorable ami déroge au règlement, ce n'est pas mon avis que ce soit délibérément.

M. WOODSWORTH: Monsieur l'Orateur, nous, qui occupons ce coin-ci de l'enceinte, avons beaucoup de peine à saisir ce que votre Honneur dit. En parlant un peu plus fort votre Honneur surmonterait cette difficulté.

M. l'ORATEUR: Il me faudra prendre ma meilleure voix de baryton pour être entendu des honorables députés de l'autre bout de l'enceinte. Je disais que je ne pensais pas que l'honorable député eût délibérément transgressé les règles. L'honorable député a tort de croire que les règles empêchent la libre expression d'opinion. Elles sont faites pour la sauvegarde de la députation en général, et surtout pour ceux de la minorité. Les règles qui ont l'âge du gouvernement parlementaire ont surtout été formulées pour la protection de la minorité. Si je signale à l'honorable député qu'il ne doit pas faire allusion à un débat autérieur, il doit y avoir un motif à cela. Ce motif, c'est que s'il était permis de le faire, la session, au lieu de durer six mois, se prolongerait toute l'année durant. Quand un débat sur un sujet a eu lieu, on ne peut plus y revenir au cours de la même session.

M. HEAPS: Je pensais qu'un député avait la permission de faire allusion à un débat d'une session antérieure. J'étais à dire que les Débats de 1919 révéleraient les raisons des modifications apportées à la loi de l'immigration de 1919. Leur but était de mater la grève de Winnipeg. C'était un mode inusité à employer. Les moyens employés par le gouvernement d'alors concordaient rarement avec ceux qu'emploierait un régime constitutionnel et démocrate. La Chambre fut saisie d'un projet de loi enlevant à un sujet britannique son privilège d'un procès par jury, une des pierres fondamentales sur laquelle s'est élevée toute la jurisprudence britannique depuis plusieurs siècles. Cependant ce projet de loi subit ses trois lectures et fut adopté dans l'espace de vingt minutes. Il ne fallut pas plus de temps pour le faire voter par l'autre Chambre. La passation de cette loi ne prit pas plus de quarante minutes. Grâce à cette loi, des citoyens de Winnipeg furent arrêtés en vue de leur expulsion. Or ce qui suscita le ressentiment des ouvriers, c'est que ces moyens furent mis en œuvre contre des citoyens jouissant de la confiance d'une grande partie de la population. Grâce à cette loi des citoyens devaient être expulsés du pays. Eh oui, des citoyens arrêtés à trois heures dans la nuit devaient être expulsés, et l'on déclarait que dans quarante-huit heures ces citoyens allaient être en route pour retraverser l'Atlan-

tique. Voilà la loi que la Chambre vota en vingt minutes. Oui, les députés conservateurs, au cours de ces derniers mois, ont proclamé bien haut que leur représentation dans cette Chambre s'est accrue de 61 à 116 députés. Ils y ont vu de quoi s'enorgueillir. Mais pourquoi la représentation conservatrice à la Chambre des communes est-elle tombée à soixante et un en 1921? Les honorables députés de l'opposition se sont-ils jamais enquis des raisons de leur défaite accablante de 1921? N'était-ce pas à cause des agissements du gouvernement de 1918, de 1919 et des années qui suivirent, que la représentation conservatrice fut diminuée au point d'occuper le second rang parmi les groupes du Parlement en 1921?

Une VOIX: Non, le troisième rang.

M. HEAPS: En effet, le troisième rang. Je m'excuse. N'est-ce pas parce que les ouvriers canadiens n'avaient pas perdu le souvenir des agissements du gouvernement de ce temps-là, souvenir que, vraisemblablement, ils ne perdront pas? Le ministre du Travail de 1919 ne pourrait même pas aller porter la parole à une réunion publique à Winnipeg aujourd'hui? S'il y va, il faudra que personne ne le sache.

L'hon. M. MANION: En justice pour la députation conservatrice de cette Chambre, n'est-il pas vrai qu'au sujet du projet de loi qui, selon mon honorable ami, aurait été voté en vingt minutes,—je faisais alors partie de la députation,—il n'y a pas eu de protestation non seulement de la part des députés conservateurs, mais même de la part des libéraux et des progressistes de ce temps-là?

M. HEAPS: Je crois que s'est absolument exact.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député dit-il que le sénateur Robertson n'a pas osé porter la parole à Winnipeg?

M. HEAPS: J'ai déclaré que le ministre du Travail de cette époque ne peut aller à Winnipeg et y prendre la parole dans une réunion publique, si cette réunion est annoncée comme il faut et si la population l'apprend.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'est-ce qui arriverait?

M. HEAPS: Qu'il y aille et il verra ce qui pourrait arriver. Je ne dis rien. Au cours de la dernière campagne électorale, il est venu adresser la parole à Winnipeg contre mon honorable ami de Winnipeg-Centre-Nord, mais personne ne savait qu'il venait. Il est bien vrai, monsieur l'Orateur, que ce projet de loi a reçu l'appui unanime de la députation quand il a subi ses trois lectures dans cette Chambre en vingt minutes; autrement il n'aurait pas été adopté. Mais j'en ai parlé à certains députés libéraux,—pas maintenant, mais en 1920,—et j'en ai causé aussi avec l'honorable député de Fort-William, en 1920; je ne crois pas qu'il s'en souvienne. A cette époque, on me dit que toute l'affaire avait été représentée sous un faux jour à la députation fédérale.

L'hon. M. MANION: Je n'ai jamais dit cela à mon honorable ami.

M. HEAPS: Je n'ai pas affirmé que vous l'ayez dit, mais les députés libéraux avec qui j'ai causé alors et depuis prétendent qu'on leur a fait de l'affaire un exposé où ils n'ont vu que du feu.

L'hon. M. MANION: De l'avis de mon honorable ami, n'entrait-il pas un peu de politique dans cette affaire?

M. HEAPS: C'est ce qu'on m'a dit en 1920. Je prétends qu'il entrait beaucoup de politique dans cette question en 1920. A mon sens, le parti qui fit adopter la loi aidait ses amis les fabricants et les financiers de Winnipeg. Certes, c'est de la politique. Je n'en dis pas davantage sur cette question. A certains égards, je regrette la discussion parlementaire de cette question, ce soir, mais à d'autres égards, je n'ai pas le moindre regret. J'ai participé à cette grève, et si quelque honorable député prétend qu'il y eut une révolution à Winnipeg, il ne sait ce dont il parle; les révolutions ne se fabriquent pas; il n'y a que les fous qui en parlent. Suivant un dicton, les fous parlent des révolutions, mais les sages s'y conforment. On n'a jamais fait de révolution dans cette ville et l'on n'a jamais voulu en faire. C'était une simple grève; des ouvriers et des ouvrières abandonnèrent l'ouvrage parce que leurs intérêts étaient en jeu. On ne se met pas en grève pour le simple amour de la grève. Personne ne se met volontiers en grève. Quand des millions d'ouvriers se sont mis en grève en Angleterre, ils ne l'ont pas fait d'un cœur léger Quand des gens savent que leurs familles manqueront du nécessaire, ils y réfléchissent deux fois avant de participer à une grève. A Winnipeg, la situation imposait la grève aux ouvriers; hommes et femmes ont quitté l'ouvrage en masse, mais ce n'était pas une grève générale. Ils croyaient avoir raison de se mettre en grève. Cependant, la grève durait depuis quatre ou cinq semaines quand le Gouvernement y a attribué les proportions d'une espèce de révolution, et si nous pouvions faire déposer les documents officiels, ils révéleraient le véritable état des choses. Mais tous les documents n'existent pas. Dans certains départements, dès 1922,

quelques mois après l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel, quand un député donna avis de motion pour réclamer le dépôt de certains papiers du département de l'Intérieur, de celui de la Justice et d'un autre département, on lui répondit que ces documents n'existaient pas.

M. PETTIT: Quel rapport y avait-il entre la grève de Winnipeg et une société appelée les Independent Workers of the World, ou les I.W.W., qui conseillait l'emploi de la violence à Winnipeg et en Colombie-Anglaise?

M. HEAPS: Je n'ai jamais entendu mentionner le nom de cette association.

M. PETTIT: Ce sont les I.W.W.

M. HEAPS: J'ai entendu le nom, mais c'est la première fois que je l'entends prononcer à ce sujet. Les I.W.W. n'avaient pas plus à voir avec la grève que l'honorable député qui a posé la question. Les ouvriers ont déclaré la grève à Winnipeg, et une grève de solidarité s'en est suivie. En quoi une grève de solidarité est-elle répréhensible, somme toute? Quelques collègues m'ont interrogé sur les documents manquants. J'y arrive dans une minute. J'ai ici les copies de deux documents parlementaires demandés par l'honorable E.-J. McMurray, dès le 3 mai 1922. L'un est un ordre pour dépôt de documents adressé par la Chambre au ministre de l'Intérieur. Celui qui occupait alors ce poste est aujourd'hui le très honorable chef de l'opposition, je crois. Voici le document:

Permettez-moi de dire que pour ce qui regarde le département de l'Intérieur, les dossiers ne contiennent rien à ce sujet.

C'est le point capital de la réponse. Au département de l'Intérieur et dans d'autres départements, il y a des documents de tout genre. Il devait y avoir un dossier épais de neuf pouces au département de l'Intérieur en 1921, mais en 1922 les papiers étaient disparus. Je ne blâme personne pour leur disparition, je constate qu'ils étaient introuvables. Nous nous sommes adressés ensuite au département du Solliciteur général du Canada. La même chose y était arrivée, de l'aveu du titulaire; ce département ne possédait pas de documents. Cependant, dans les cartons d'un autre département, il est un liasse de lettres, de télégrammes et d'autres papiers, lesquels indiqent clairement que de 1919 à 1921 il y avait dans ces départements un gros dossier introuvable à l'époque de la demande de documents faite dans cette enceinte. Heureusement, il en existe ailleurs des copies qui se publieront peut-être un jour.

Quant au syndicat Independent Workers of the World, je ne savais pas qu'il existait. Je ne crois pas avoir rencontré un seul de ses membres de ma vie. Je n'ai jamais eu l'avantage de me trouver à Vancouver et je ne connais rien des syndicats dans cette ville. Il est possible qu'il existe là un syndicat semblable. Je voudrais faire comprendre à la Chambre que les ouvriers ne se mettent jamais en grève à la légère. Ils y recourent en dernière ressource et non pas pour le plaisir de la chose. Une grève se déclara à Winnipeg en 1918.

M. MULLINS: A propos des paroles prononcées à Toronto par mon honorable ami...

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. MULLINS: Pourquoi êtes-vous venus sur ma ferme inciter à abandonner le travail mes hommes que je nourrissais, soignais et couchais du mieux possible, les traitant du mieux que je le pouvais? Vous ou vos propagandistes êtes venus embaucher mes hommes dans la grève de Winnipeg. Pourquoi cela?

M. HEAPS: Je ne connais rien de cet incident. Je suis bien aise que mon honorable ami ne m'ait pas mis en cause personnellement, car j'ignore où se trouve sa ferme. Tout ce que je sais, c'est qu'il représente ici la circonscription de Marquette. Je disais que les ouvriers ne font pas grève pour rien.

Une VOIX: Répondez à la question.

M. HEAPS: Un petit détail dans une circonstance comme celle-là n'importe guère. Cette question démontre, comme je le disais, que les affirmations de certains honorables députés dans cette Chambre indiquent leur fausse idée des revendications ouvrières. Demander pourquoi quelqu'un est allé endoctriner les ouvriers d'une ferme? Question absurde, lorsqu'il s'agit d'une grève de 30,000 hommes. Croit-on qu'un homme mêlé à une grève connaît par le détail tout ce qui s'y rapporte?

Je rappellais un incident de la grève de 1918, à Winnipeg. Je fis l'impossible alors pour arriver à un règlement. J'étais membre du conseil municipal. Or je fus dénoncé par les deux factions. Le conseil municipal et les ouvriers me dénoncèrent pour avoir travaillé à un règlement. C'est souvent le sort d'un pacificateur en temps de grève, et je ne suis plus pressé de reprendre ce rôle. Lorsque la grève de 1919 éclata, j'étais convaincu du bon droit des ouvriers et je leur donnai mon appui indéfectible. Leur droit ne faisait pas de doute; l'ouvrier ne se décide à faire grève qu'en dernière ressource

et forcé par les circonstances. Et ce que je condamne et condamnerai toujours c'est la tentative de tout gouvernement, quel qu'il soit, de supprimer par la force ce qui après tout devrait être le droit indiscutable de tout citoyen canadien.

Ce matin du 17 juin, ces huit ou dix hommes furent arrêtés et incarcérés dans le pénitencier de Stony-Mountain dans l'intention de les expulser. On ne les arrêta pas parce qu'ils avaient participé à la grève, quelques-uns d'eux y ayant à peine été mêlés, étant étrangers à sa déclaration, et se trouvant à Winnipeg plus ou moins par hasard; mais parce qu'ils nourrissaient des idées qui déplaisaient aux gouvernements en fonction; et c'est pourquoi aussi l'on voulait les expulser. C'est le Gouvernement d'alors que demanda leur expulsion, et c'est le ministre du Travail qui les désigna. L'on en trouvera la preuve dans les documents, s'ils sont jamais déposés.

Je regrette d'avoir retardé la Chambre si longtemps. Je ne m'attendais guère que cette question serait amenée ce soir. Quant à moi, l'avenir m'intéresse plus que le passé.

Des VOIX: Très bien, très bien!

M. HEAPS: Je souhaite que certains honorables députés de la gauche s'inspirent également de l'avenir plutôt que du passé. Le passé est généralement le domaine de la profession légale.

M. JACOBS: L'honorable député ferait peut-être mieux de se borner à son propre domaine.

M. HEAPS: Je me suis occupé de loi pendant neuf mois, un temps, et l'on prétendait que je n'eusse pas trop mal réussi en persistant. J'appris à connaître les avocats et à découvrir qu'ils ignoraient surtout la loi; que le juge seul la possédait; que l'avis des avocats n'était qu'affaire d'opinion. Après avoir entendu plaider les avocats durant quelque temps, j'ai dit que je ne m'adresserais jamais à eux et que j'allais me charger moi-même de ma cause. C'est ce que j'ai fait et j'ai eu le malheur ou le bonheur d'être le seul acquitté.

Si on me le permet, je continuerai cette historique un peu plus puisqu'elle vaut d'être racontée. Quelques semaines après les procès, j'ai rencontré feu le juge Metcalfe sur l'avenue Portage, à Winnipeg, et, après les salutations d'usage, il me dit: "Heaps, la meilleure chose qui ait pu vous arriver est de ne pas avoir eu d'avocat pour vous défendre. Si vous en aviez eu un vous seriez allé en prison comme les autres." Depuis, j'ai constaté que lorsque nous nous occupons des avocats, comme nous le faisons parfois à la Chambre, nous sommes toujours victimes d'une foule d'ennuis. Si l'on veut, dans cette Chambre ou ailleurs, ne pas nous exposer à des difficultés, ne faisons pas trop de cas de ce que disent les avocats. Règle générale, ils se reportent à des milliers d'années en arrière pour y trouver des précédents, mais s'ils portent leurs regards à cinq ou dix minutes en avant d'eux, ils sont perdus.

Je tiens à convaincre les honorables députés que, dans des grèves, comme celle de Winnipeg, ceux qui y prennent part sont d'aussi bons et loyaux Canadiens que partout ailleurs. Dans cette ville, des milliers de grévistes étaient juste de retour du service d'outre-mer. Aujourd'hui, ils font partie du travail syndiqué, et ils y appartenaient en 1919.

M. PRICE: L'honorable député en était-il?

M. HEAPS: J'avouerai franchement que je ne suis pas allé outre-mer. S'il faut juger du loyalisme, du patriotisme d'un citoyen par son désir de s'enrôler sous les drapeaux, je ne suis pas patriote. Si le patriotisme est le symbole d'amour de la patrie et des concitoyens, il n'est pas de plus fervent patriote que moi à la Chambre et dans tout le pays.

M. PRICE: Allons donc!

M. HEAPS: Si l'honorable député veut m'interrompre régulièrement, j'espère qu'il se lèvera de son siège. La grève de Winnipeg est chose du passé. Je dirai à ceux qui étaient munis de l'autorité à cette époque que s'ils avaient été animés des mêmes sentiments, et peut-être avaient eu le même jugement que le premier ministre de l'Angleterre à l'heure actuelle, ces événements ne seraient jamais arrivés à Winnipeg en 1919. On désirait alors écraser le travail syndiqué.

M. PRICE: L'honorable député est-il à la question?

M. l'ORATEUR: Oui.

M. HEAPS: J'ignore si l'honorable député est avocat ou non. Je disais que si les membres de la Chambre, en 1919, avaient eu la même perspicacité, le jugement du premier ministre d'Angleterre, ces événements de Winnipeg nous eussent été épargnés. Cependant, en dépit de ce qui est survenu, le travail syndiqué ne peut être ruiné. Plus on tentera d'efforts contre lui, plus il sera puissant. Il peut subir des échecs çà et là, mais il sortira toujours plus fort de la lutte.

L'hon. M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, je n'occuperai pas beaucoup le temps de la Chambre à ce sujet. L'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Heaps) a fait

certaines déclarations que je tiens à relever. Il nous a dit qu'il ne craignait pas les faits, et nous lui en sommes tous très reconnaissants. Un peu plus tard, il nous a appris que grâce à l'expérience il espérait se conduire un peu mieux à l'avenir. Nous pouvons tirer nos conclusions de ces deux déclarations.

L'honorable député a dit qu'à Winnipeg nul enfant n'a eu à souffrir du manque de lait. Il n'a pas répondu à ma question lorsque je lui ai demandé si le comité des grévistes n'avait pas empêché la livraison du pain et du lait. Je désire donc lire à l'honorable député, qui n'a pas peur des faits ce que contenait le bulletin publié par le comité des grévistes dont il était membre, je suppose. Il déclare qu'il a été très impliqué dans toute l'affaire. Ses sympathies ont donc été acquises à la grève. Voici le bulletin publié par le comité, le 17 mai, au sujet de sa proposition d'établir des dépôts d'approvisionnements pour donner la préférence aux familles des grévistes:

Impossible de distinguer entre les enfants malades, vu qu'il faudrait plusieurs jours pour établir un système de cartes et de rapport arrivant rapidement sur les enfants en danger de mort à cause de manque de lait.

Ainsi, certains des grévistes ont eu assez de compassion en voyant des enfants à l'article de la mort parce qu'ils manquaient des choses essentielles à la vie, pour retirer l'ordre qu'ils avaient donné et se proposaient de mettre en vigueur, donnant la préférence aux familles des grévistes et ne s'occupant nullement des autres. Voilà la situation que l'honorable député a décrite comme étant une grève paisible et calme. Le fait est, cependant, que les troubles ouvriers de Winnipeg furent bien différents d'une grève ordinaire visant à obtenir de meilleurs salaires. Cette grève était une tentative organisée en vue de s'assurer la haute main sur la ville et encourager le travail syndiqué à faire la même chose dans les autres centres populeux, dans le but de renverser le Gouvernement légitime du pays. Je ne saurais mieux faire, je crois, que de citer certaines déclarations de l'honorable député et de certains de ses associés dans la circonstance. Et tout d'abord, je citerai les paroles prononcées par le voisin de l'honorable député (M. Woodsworth), à Vancouver, le 7 février de la même année. Voici:

Le but ultime que poursuit le parti du Travail Fédéré, c'est la propriété collective et l'exploitation démocratique des moyens de production de la richesse. Ce but comporte une révolution complète dans tout l'ensemble de notre structure économique et sociale.

Voilà quelle était l'idée de l'un des chefs de ce mouvement. Et permettez-moi de citer encore ces autres paroles qui proviennent de la même source:

Les autorités fédérales exercent la haute main sur les forces militaires et les tribunaux; or le travail organisé n'atteindra jamais son but tant qu'il n'aura pas réussi de quelque manière à s'assurer le contrôle sur les forces militaires et les tribunaux du pays.

C'est là ce qu'on dit avoir été une grève paisible. Voilà l'esprit qui dirigeait cette démonstration très calme et respectueuse de la loi de la part du travail organisé. Et maintenant, je vais citer les paroles d'un autre meneur en vue du mouvement, un M. Russell. Il a déclaré ce qui suit:

Le sang qui est répandu au Canada dépendra de la classe ouvrière. Nous devons établir la même forme de gouvernement qu'en Russie afin d'avoir une démocratie russe ici.

Telles sont les déclarations d'un meneur en vue de la grève de 1919 et j'ai entendu répéter ailleurs depuis cette époque des opinions à peu près semblables.

L'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Heaps) a critiqué la loi que le Parlement sanctionna dans le temps afin d'assurer l'expulsion des indésirables; il a même fait observer que la mesure fut adoptée en moins de vingt minutes. Cette loi, monsieur l'Orateur, fut sanctionnée à l'unanimité; pas une seule voix dissidente ne s'éleva à l'encontre de la mesure.

Je le ferai observer à l'honorable député en passant: le peuple canadien, indépendamment de toute attache politique, accueille à bras ouverts sur le sol du Canada tous les gens, hommes et femmes qui sont honnêtes et respectueux de la loi, sans s'occuper du pays d'où ils viennent. Je veux qu'il se rende bien compte toutefois,—et il pourra faire le message à ceux qui pensent et sentent comme lui en ces matières,—que le peuple canadien dont dépend la stabilité future du pays ne tolérera pas les étrangers qui débarquent sur nos rives avec la détermination de susciter des troubles. Nous ne permettrons pas à ces gens de s'intaller ici avec l'idée d'implanter sur le sol canadien les conditions qui les ont forcés à s'enfuir de leur pays d'origine. Ce fut une grève paisible, déclare l'honorable député de Winnipeg-Nord. Mais voyons donc un peu les déclarations qu'il a faites à cette époque. Adressant la parole dans le cours du mois de juillet de cette année-là, il manifesta ses regrets ainsi qu'il suit:

Nous avions une température superbe et une grève magnifique lorsque les citoyens se mirent de la partie et tentèrent d'affirmer leur autorité.

C'était une chose terrible pour les citoyens de Winnipeg respectueux des lois de faire échec à cette grève magnifique, par une température aussi superbe.

M. HEAPS: L'honorable député affirme-t-il que j'ai prononcé les paroles qu'il m'attribue?

L'hon. M. EDWARDS: Certainement.

M. HEAPS: Je n'ai jamais prononcé pareilles paroles dans le cours du mois de juillet.

L'hon. M. EDWARDS: L'honorable député a déclaré qu'il espère se conduire...

M. HEAPS: Monsieur l'Or...

M. l'ORATEUR: L'honorable membre désire-t-il soulever une question de privilège?

M. HEAPS: Oui. Dans le cours du mois de juillet qui suivit notre arrestation, je n'ai jamais prononcé ces paroles pour l'excellente raison que nous étions sous caution à cette époque; il nous était absolument défendu d'ouvrir la bouche en public.

L'hon. M. EDWARDS: J'accepte la dénégation de l'honorable député; je suis obligé de le faire en vertu du règlement et, avec d'autant moins d'hésitation, que l'honorable député a confessé tout à l'heure son espoir d'acquérir de l'expérience et d'apporter dans ses remarques un peu plus de précision qu'il ne peut le faire actuellement. Laissons l'affaire où elle en est.

Maintenant, je citerai les déclarations d'un autre ami de cœur de l'honorable député de Winnipeg-Nord et de Winnipeg-Centre-Nord. Il s'agit d'un monsieur Irvine:

L'orage est à la veille d'éclater et cette fois la foudre exercera ses ravages par en haut et non par en bas. Les édifices parlementaires sur la rue Kennedy constitueraient suivant moi d'excellents quartiers pour le temple du Travail et j'ai tout lieu de croire que nous y transporterons bientôt nos meubles à la manière dont les choses vont.

Une autre preuve encore des dispositions bienveillantes qui animaient les associés des honorables députés de Winnipeg-Nord et de Winnipeg-Centre-Nord.

M. WOODSWORTH: On me permettra de dire que j'ai entendu des gens, en dehors du parti travailliste, exprimer le désir de trouver place aux banquettes ministérielles.

L'hon. M. EDWARDS: L'honorable député peut dire ce qu'il voudra. Je n'ai pas été aussi près des banquettes ministérielles qu'il l'a été, du moins pendant la session actuelle, et je n'ai pas été en mesure de dicter aucun des termes du discours du trône. Je vais donner une autre citation à la Chambre.

M. MALONEY: Avec sa permission, je vais poser une question à l'honorable député. Etant donné l'attitude passée des honorables députés de Winnipeg-Nord et de Winnipeg-Centre-Nord relativement au travail, pourquoi les classe-t-il comme appartenant au parti travailliste?

[M. Heaps.]

L'hon. M. EDWARDS: Je ne suis pas de seul qui trouve difficile de répondre à l'improviste aux questions. Il me serait assez difficile de donner une bonne raison de classer ces honorables députés comme représentants du travail et j'apprécie beaucoup le point soulevé par l'honorable député de Renfrew (M. Maloney). Cependant, en toute sincérité, je suis obligé d'avouer que les honorables députés de l'autre côté de la salle qui représentent la ville de Winnipeg, nonobstant qu'ils se donnent comme membres ouvriers, ne sont pas, à mon sens, de véritables représentants des ouvriers et des intérêts ouvriers du pays.

Parlant, à Calgary, le 29 octobre de cette année-là, l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord disait:

Je m'inquiète peu de savoir si on me gardera en prison ou non,—nous gagnerons, de toute façon. Je ne pense pas, dans tous les cas, que les ouvriers du pays nous y laissent rester.

Dans tous les cas, l'honorable député avait la consolation de croire que même si ses paroles et celles de ses amis avaient créé le désordre et avaient eu pour résultat son incarcération au pénitencier, il avait assez d'amis en dehors pour user leur influence et tenter de le faire sortir. Il n'y demeurerait pas longtemps.

La grève de Winnipeg, monsieur l'Orateur, n'a pas été une grève ordinaire dans aucun sens du terme. Après avoir mûrement étudié la question, je n'hésite pas à déclarer que c'était une tentative préméditée, de la part de certaines personnes, de s'emparer de la ville et d'amener les ouvriers des autres centres à suivre leur exemple dans le but ultime de renverser le gouvernement constitué du pays et d'établir à sa place quelque chose dans le genre de ce qu'un de ces meneurs de grève appuyait en l'appelant "ce qu'ils avaient en Russie",—aujourd'hui le pays le plus avili de tout l'univers.

Je répète ce que j'ai dit il y a un moment et c'est que nous avons tous de la sympathie pour les ouvriers. Nous reconnaissons que le travail mérite de réclamer ses droits. Nous offrons la bienvenue aux gens de tous les pays du monde qui viennent ici et s'y créent un foyer, mais il vaut mieux que certains députés qui siègent à droite comprennent parfaitement et transmettent ce qu'ils comprendront à ceux qui se sont associés à eux pour amener la grève de Winnipeg que nous, Canadiens, ne voulons pas permettre à des individus de venir ici d'Europe ou d'autres parties du monde pour y créer une situation semblable à celle qui les a chassées de leur pays natal.

M. KENNEDY (Winnipeg-Centre-Sud): Dans les circonstances, monsieur l'Orateur, c'est avec quelque hésitation que je me lève pour admettre que je viens de Winnipeg et c'est avec beaucoup de crainte que je prolonge ce qui me semble une discussion absolument inutile et sans but d'une chose qu'il vaudrait mieux oublier que de discuter à la Chambre à un moment où nous avons du travail à accomplir.

Quelques MEMBRES: Très bien, très bien!

M. KENNEDY (Winnipeg-Centre-Sud): Je pose de nouveau une question semblable à celle que j'ai posée en pareille occasion: Dans quel but prend-on le temps de la Chambre pour discuter une grève qui a eu lieu à Winnipeg il y a sept ans? Je répète, monsieur l'Orateur et messieurs les députés, que cela n'a qu'un but; la propagande, pure et simple.

J'irai plus loin. J'ai trop confiance dans l'intelligence de la Chambre pour laisser entendre qu'elle se laissera tromper par le discours de l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Heaps) et croire qu'en parlant comme il l'a fait ce soir, il représente les intérêts du travail sérieux et honnête du Canada ou qu'il leur aide en quoi que ce soit. Il vous a dit que l'ancien ministre du Travail, aujourd'hui le sénateur Robertson, n'oserait pas aller adresser la parole à une assemblée publique de Winnipeg si cette assemblée était convenablement annoncée. Je puis lui dire qu'au cours des récentes élections fédérales le sénateur Robertson est venu à Winnipeg et a adressé la parole dans des assemblées annoncées dans le public, avec son nom au commencement de la liste des orateurs, cela dans ma circonscription et que, à ma connaissance, il n'a jamais été interrompu au cours de ses remarques, mais qu'on l'a écouté au contraire avec beaucoup d'attention et d'enthousiasme.

Comme preuve des sentiments des ouvriers de la circonscription de Winnipeg-Centre-Sud, je mentionnerai le résultat des dernières élections générales. Sans manquer de modestie, je peux dire que c'est une très importante circonscription; en réalité, au point de vue de la population et du nombre des électeurs inscrits, c'est la plus grande de toutes les circonscriptions à l'ouest des lacs. Lors des dernières élections, le candidat du parti travailliste indépendant y a perdu son dépôt. M. le sénateur Robertson y a adressé la parole à plusieurs réunions pendant la lutte électorale. Je ne dis pas que c'est à lui seul qu'est dû le résultat; j'ai eu ma part de mérite avec le fidèle appui des électeurs. Mais je tiens à dire à l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord que cette circonscription compte parmi ses électeurs avant tout des ouvriers; pourtant le candidat du parti travailliste indépendant a été laissé loin en arrière dans cinquante bureaux de votation sur cinquante-deux et, comme je l'ai dit, il a fini par perdre son dépôt. Je cite cela simplement pour montrer à la Chambre qu'elle n'a pas besoin d'avoir de crainte au sujet des vrais ouvriers de Winnipeg. Je tiens à rassurer ceux d'entre nos collègues qui pourraient avoir des inquiétudes à cet égard. La grève de 1919 a été enrayée non pas par la milice, mais par les citoyens en général, et je puis assurer à mes honorable collègues que s'il survenait une autre grève dans le genre de celle de 1919, les mêmes citoyens sauraient y parer.

L'honorable député de Winnipeb-Centre-Nord nous a dit qu'il préférait regarder l'avenir plutôt que le passé. Eh bien je demande à la Chambre: que regardait-il ce soir? Etait-ce l'avenir? Non, il a réveillé ces désagréables souvenirs du passé. Et pourquoi? Je prétends que ce n'est que pour servir ses propres fins. Son unique but,—la Chambre en a eu la preuve ce soir,—n'est pas de résoudre les problèmes du travail dans notre pays, mais de susciter la dissension et la discorde afin d'en profiter.

L'honorable député a parlé de ce qui s'était passé à Winnipeg durant la grève. Je me le rappelle moi-même très clairement. Je suis revenu à Winnipeg dans les premiers jours de juin avec le 46e bataillon, un régiment que beaucoup de nos collègues de l'Ouest connaissent bien, et dont la Saskatchewan a lieu d'être fière. A cause de la grève, nous n'avions pas pu avertir nos familles par télégramme de notre retour. Le service des tramways avait été interrompu. Le lait ne pouvait être livré que par les voitures marquées de ce signe: Circulant avec la permission du comité de la grève. On intimidait les restaurateurs et plusieurs d'entre eux avaient jugé avantageux de placarder à leur devanture cette inscription: Ouvert avec la permission du comité de la grève, ou quelque chose dans ce genre. Le service des pompiers n'était plus suffisant; le service de la police était restreint. Le service des pompiers était tellement désorganisé que les citoyens durent aller prendre la place des pompiers en grève, afin de protéger les foyers des habitants de Winnipeg. On pouvait en dire presque autant du service de police. Les citoyens durent se faire assermenter comme agents pour protéger leurs foyers et leurs biens. Le premier soir que je suis arrivé chez moi, mes voisins me demandèrent de venir discuter sur les moyens à prendre pour pro-

téger la propriété. Nous sommes allés au bout de la rue et nous nous sommes réunis sur un petit terrain vacant; là nous avons formé des patrouilles pour surveiller du soir au matin et protéger la propriété. Certains de nos collègues diront peut-être que nos craintes étaient mal fondées. En tout cas, tel était l'état d'esprit des citoyens de Winnipeg à cette époque. Et voilà ce que l'honorable député (M. Heaps) appelle une grève paisible.

Les travailleurs ne trouveront jamais en moi un ennemi, ni ici, ni ailleurs. Je suis partisan de salaires et de conditions de travail raisonnables. Je reconnais aux travailleurs le droit de s'organiser pour défendre leurs intérêts. Mais quand des agitateurs cherchent à se servir des syndicats non pas pour défendre, mais pour prostituer la cause ouvrière, je dis qu'il est temps de crier: Halte-là! Telle était la situation qui existait à Winnipeg en 1919 durant la grève dont il a été question ce soir. Ce sont là des choses du passé. La population de Winnipeg s'est prononcée là-dessus et moins on en parlera mieux ce sera.

L'honorable député de Winnipeg-Nord nous a parlé de patriotisme. Il nous a dit que pour être patriote il n'était pas nécessaire d'être militariste; j'en conviens. Mais il est certaines choses, qu'on les appelle du patriotisme ou non, auxquelles l'on s'attend de la part de tout citoyen d'un pays quelconque. A mon avis, nous ne saurions exiger du dernier des citoyens canadiens moins que ceci, qu'il se montre respectueux des lois, telles qu'elles existent dans le moment, dans sa patrie, et s'il veut inaugurer des réformes, qu'il ne le fasse que par de moyens constitutionnels. J'ai tout lieu de croire que ce type du patriote que je viens de fixer n'a rien d'exagéré. Je mets l'honorable député de Winipeg-Nord en regard de ce type et je m'en rapporte à la Chambre du soin de l'apprécier à sa juste mesure. En cas de doute, je réfère la Chambre à une coupure de journal que l'on m'a remise; je vais en donner lecture et je demanderai à l'honorable député si c'est bien de lui qu'il s'agit dans cet article. Ce dernier est intitulé: "On arbore le drapeau rouge à Winnipeg". Lorsque je parle du drapeau rouge, je n'ai certes pas besoin de rappeler à la Chambre que le drapeau canadien n'est pas le drapeau rouge. Vient ensuite, en sous-titre: "Le Union Jack, que le maire avait obligé les socialistes à porter, est enfoui sous une tribune", et la dépêche elle-même suit:

Winnipeg (Man.), 1er mai.—La procession du 1er mai n'a été marquée aujourd'hui que d'un seul incident, le chef de police Newton ayant ordonné qu'un Union Jack fût porté en tête de la colonne. On s'est conformé à cet ordre et 2,000 manifestants ont défilé sans interruption. Presque toutes les organisations radicales de la ville étaient représentées, y compris quelques membres des groupements internationaux, malgré la décision arrêtée antérieurement par le conseil des métiers et du travail de Winnipeg de ne pas participer à la démonstration avec la "Confédération générale du travail" (O.B.U.).

Ce qui suit est d'un intérêt spécial:

Après la procession eût lieu une grande assemblée générale sous la présidence de l'échevin A. A. Heaps. On déposa alors le Union Jack sous la tribune et on hissa le drapeau rouge.

Est-ce ainsi qu'on doit entendre le patriotisme au Canada? A vous de tirer vos propres conclusions sur le patriotisme de l'honorable député.

Pour terminer monsieur l'Orateur, j'ajouterai ceci: bien que cette démonstration que nous avons dans cette Chambre ce soir de la part de l'honorable député de Winnipeg-Nord, puisse en quelque sorte être du nouveau, il n'en est pas ainsi pour nous qui habitons Winnipeg. Nous savons ce qui en est là-bas, et c'est afin que vous puissiez l'apprécier à sa juste valeur que j'ai pris la parole ce soir. Ce n'est pas que j'aie quelque appréhension sur ce qui se passera à Winnipeg dans l'avenir, mais je tiens à dire à la Chambre que le point de vue exposé ici ce soir par l'honorable député n'est pas celui de l'élément ouvrier de la ville de Winnipeg. On me permettra d'ajouter qu'au cours de la dernière campagne électorale, les travailleurs syndiqués de cette ville n'appuyaient pas le parti ouvrier indépendant.

M. HEAPS: L'honorable député me permettra-t-il...

M. KENNEDY: Ne bougez pas de votre siège, s'il vous plaît.

M. HEAPS: C'est ce que je vais faire, à la suite de l'observation courtoise de l'honorable député.

M. KENNEDY: Tout comme dans le passé, la population de Winnipeg n'aura pas besoin dans l'avenir de solliciter l'aide de la milice extérieure pour réprimer les désordres dans cette ville. Nous y avons mis la main nous-mêmes en notre qualité de bourgeois. C'est aussi ce que nous ferons à l'avenir chaque fois que l'occasion s'en présentera.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je demande à la Chambre de m'accorder quelques instants seulement, non parce que je me propose de parler spécialement de la grève de Winnipeg, mais afin de faire allusion d'abord à ce que l'on a dit au sujet de l'honorable sénateur Robertson, ex-ministre du Travail, et ensuite au rapport existant entre le travail syndiqué et la grève de Winnipeg, et *vice versa*.

Dès le début, je dois dire que j'ai été fort surpris d'entendre l'honorable député de Keno-

ra-Rainy-River qui sait, qui devrait savoir, qu'elle était l'attitude du travail organisé au sujet de la grève, se faire l'interprète des sentiments dont il a fait part à la Chambre ce soir au sujet de cette prétendue grève. A vrai dire, l'organisation dont l'honorable député fait partie, si je ne me trompe à son sujet, était une de celles qui jouèrent un rôle défini dans la suppression de cette grève, et cela pour quelle raison, se demandera-t-on? Parce qu'elles s'étaient rendu compte que cette prétendue grève était un mouvement déclanché contre le travail organisé, et c'est principalement à ce point de vue que j'en parlerai.

Avant cela, un mot de l'ex-ministre du Travail, l'honorable sénateur Robertson, dont on dit qu'il ne pourrait aller à Winnipeg aujourd'hui et y porter la parole dans une assemblée publique. Je dois vous dire, monsieur l'Orateur, que l'on ne saurait trouver à l'heure actuelle, et qu'il n'y a jamais eu dans le passé, d'homme mêlé au mouvement ouvrier en Canada, qui jouisse à plus haut degré de la confiance du travail syndiqué que l'honorable sénateur Robertson n'en jouit dans le moment.

Je désire commenter deux assertions de l'honorable député de Vancouver-Nord; la première, que ceux qui ont aidé à la suppression de la grève ont cherché à écraser le syndicalisme ouvrier; la seconde, que le syndicalisme ne peut pas être écrasé. Le syndicalisme a sa raison d'être et l'existence des trade-unions est reconnue comme le meilleur moyen de régler les rapports qui doivent exister entre les travailleurs et les patrons. Mais l'organisation qui a trahi sa présence dans la fameuse grève de Winnipeg et s'est introduite dans les rangs du travail organisé,—notre collègue de Xenora-Rainy-River sait ce qu'il faut entendre par travail organisé et il m'accordera, je l'espère, quelque connaissance en ces matières,—était répandue dans l'Ouest et dans le Nord-Ouest des Etats-Unis, dans presque tout l'Ouest canadien et un peu aussi dans l'Est. Ce mouvement, commencé en 1914, s'est continué jusqu'en 1917 et au delà, connu sous le nom de Independent Workers of the World et plus tard, lorsqu'il eut envahi le Canada désigné par les trois lettres O.B.U., abréviation de One Big Union, ou Confédération générale du travail. Le mouvement avait un caractère révolutionnaire qui ne visait pas à améliorer le sort du travailleur, comme je le démontrerai en quelques instants, mais dont le but était de saisir les rênes du gouvernement en s'emparant d'abord des conseils municipaux, puis des chambres provinciales et enfin du gouvernement de la nation, comme on avait fait en Russie. Ce mouvement s'étendit dans tout l'ouest du Canada. Les représentants des syndicats, ceux de l'association des mécaniciens de locomotives,—dont notre collègue fait partie,—les représentants de l'association des chauffeurs et nettoyeurs de locomotives, à laquelle j'ai appartenu et j'appartiens encore, savaient le but de ce mouvement. Les chefs de l'association des conducteurs, ceux de l'association des télégraphistes et de l'association des machinistes savaient ce qui se passait. Ils sentaient que leurs pouvoirs étaient sapés par la Confédération générale du travail. Dans quel but? Etait-ce pour améliorer la condition de l'ouvrier soit dans ce pays, soit dans d'autres? Pas du tout. Pour montrer quel but on se proposait, je vous donnerai lecture d'une déclaration que le chef du mouvement a faite aux journaux. Voici ce qu'il a dit:

> Le vrai communiste et le vrai chef ouvrier se réjouissent plus d'une grève qui n'atteint pas son objet que de dix grèves qui réussissent. Ce que la Confédération générale du travail et autres organisations moins considérables veulent provoquer, c'est une condition plus mauvaise pour la classe ouvrière, au lieu d'un meilleur sort. L'ouvrier ou l'organisation ouvrière qui se met en grève pour une augmentation de salaires et qui l'obtient; ou qui fait la grève pour avoir de meilleures conditions de travail, pour faire raccourcir la journée de travail, et qui gagne son point n'entrera jamais dans le mouvement révolutionnaire. Ceux-là se déclareront satisfaits et se feront ce qu'on appelle une opinion saine d'un monde qui aura amélioré son sort. Mais, au contraire, le gréviste ou le groupe de grévistes qui éprouvent un échec ne peuvent qu'être furieux contre les patrons, contre toute la classe capitaliste et contre la société en général. Après plusieurs défaites successives ils se diront que la grève et le bulletin de vote sont également impuissants à obtenir justice pour l'ouvrier et ils prêteront l'oreille aux rouges qui leur proposeront l'action directe et le renversement de la société et des formes gouvernementales telles qu'elles existent actuellement. La Confédération générale du travail compte déjà dans ses rangs deux millions d'ouvriers, et leur nombre augmente chaque fois qu'une grève aboutit à un échec. La nouvelle école encourage donc les grèves non par un souci d'améliorer la condition des travailleurs, car nous préférons qu'elles ne réussissent pas.

J'appelle l'attention de nos collègues sur les paroles suivantes:

> Notre premier but doit être de détruire l'organisation du travail telle qu'elle a existé auparavant. Elle forme un des plus grands obstacles au succès de la révolution dans tous les pays.

Voilà la déclaration faite par M. Fred G. Biendenkapp, organisateur général de la C. G.T., qui provoqua la grève à Winnipeg.

M. HEENAN: Quelle est la date de cette déclaration?

M. NICHOLSON: Juin 1919. Il y a encore ceci à dire de l'attitude prise par les chefs syndicalistes du Canada. Le président de l'association des chauffeurs et nettoyeurs de locomotives, le chef de l'association des mécaniciens, le président de l'association des

conducteurs, les chefs des serre-freins, des télégraphistes et des machinistes, qu'ont-ils fait? Je le demande à l'honorable député de Kenora-Rainey-River, qu'ont-ils fait à Winnipeg?

M. HEENAN: Je vais vous le dire.

M. NICHOLSON: Je vais vous le dire moi-même, si vous voulez garder le silence.

M. HEENAN: J'ai cru que vous me le demandiez.

M. NICHOLSON: Qu'ont-ils fait? Ils ont donné l'ordre à leurs vice-présidents canadiens ou aux présidents des unions appartenant aux différentes lignes d'aller à Winnipeg et de dire aux membres de leurs syndicats d'observer non seulement les règles et les constitutions de leurs sociétés, mais aussi les lois du Canada. Un de ceux-là qui fut délégué à Winnipeg a été le prédécesseur immédiat du ministre du Travail: M. James Murdock. Un autre, si la mémoire ne m'abuse, était un M. Kennedy, auparavant domicilié dans la ville de Kenora, vice-président de la fraternité des mécaniciens de locomotive. Un autre était le vice-président de la fraternité des chauffeurs de locomotive. Ils ont fait une autre démarche: il ont mis leurs membres en garde contre toute ingérence dans cette prétendue grève,—qui n'était ni plus ni moins qu'une révolution: on a commencé par s'emparer du gouvernement municipal de Winnipeg. Voici le langage qu'ils ont tenu: tout membre de ces associations qui manque à ses engagements envers ces associations ou qui viole la loi du pays sera remplacé par un membre de nos propres associations. Voilà quelle était leur attitude. Je répète que la grève de Winnipeg n'était ni plus ni moins que le fruit d'un complot ourdi depuis longtemps dans les Etats de l'Ouest et du Nord-Ouest, comme dans l'Ouest canadien, qui visait avant tout la destruction des syndicats ouvriers. L'organisateur du mouvement l'a avoué lui-même dans une déclaration faite au *Chicago Times,* en juin 1919.

M. HEENAN: L'honorable député m'a posé une question. Veut-il que je lui réponde tout de suit?

M. l'ORATEUR: L'honorable député d'Algoma-Est permet-il la question?

M. NICHOLSON: Non, monsieur l'Orateur, j'ai simplement posé une question à laquelle j'ai répondu moi-même; et je crois que ma réponse a été complète.

M. l'ORATEUR: L'honorable député va-t-il continuer son discours; ou l'a-t-il terminé?

M. NICHOLSON: Oui, monsieur l'Orateur; j'ai fini.

[M. Nicholson.]

DISCUSSION AU SUJET DES RESSOURCES MINIERES DE LA REGION DE RED LAKE

Sur la motion invitant la Chambre à se former en comité des subsides:

M. J. R. O'NEILL (Témiskaming-Nord): Avant que vous quittiez le trône, monsieur l'Orateur, je veux dire quelques mots sur une question qui intéresse grandement ceux qui placent des capitaux dans l'exploitation des ressources minières de nos régions, septentrionales, qui intéresse même l'industrie minière dans tout le Dominion. Mon objet est de gagner l'attention du Gouvernement actuel, celle surtout du ministre des Mines (M. Stewart). Depuis ces dernières semaines, les propos malicieux d'un individu sans scrupule, du nom de Braun, ont fait l'objet d'une grande publicité; les faussetés qu'il débite découragent ceux qui seraient enclin à placer des capitaux dans notre région et irritent ceux qui ont une foi sans borne dans l'avenir de cette merveilleuse contrée. Il y a tout lieu de croire que cette propagande de Braun est inspirée par quelque élément égoïste et insidieux. Le terme "insidieux" est légitime je crois, dans les circonstances; autrement, ces gens n'auraient pas choisi pour les représenter un coquin pareil.

Ses remarques sont tellement stupides, tellement idiotes, elles sont si clairement d'un baudet, qu'elles ne valent pas une seconde d'attention; seulement, dis-je, elles ont été tellement disséminées à grand renfort de publicité,—payée sans doute par ces inspirateurs occultes,—que nous ne pouvons, dans l'intérêt de ceux qui pourraient en être duper, laisser passer sous silence les observations incohérentes de ce grossier diffamateur.

Or, de quoi, au juste, est-il coupable, cet homme? Qu'a-t-il dit? Qu'a-t-il fait? La Presse associée lui attribue des déclarations portant que la zone minière de Red Lake n'offre pas d'attrait au prospecteur; elle lui accorde aussi, à tort, une réputation établi comme ingénieur.

Pour quelque raison mystérieuse, ses diffamations ont fait l'objet d'une réclame extraordinaire. Je pourrais citer maint article pour démontrer l'ignorance de cet homme et son peu d'égard pour la vérité.

M. G. C. Bateman, de l'"Ontario Mining Association" est un des nombreux hommes de profession, éminents et dignes de confiance, qui ont tenté de se renseigner au sujet de M. Braun, et je voudrais citer un passage de la réponse à sa demande de M. James O. Handy, directeur des Recherches chimiques et métallurgiques au laboratoire d'essai de Pittsburgh:

Répondant à votre lettre du 14 mai, j'ai fait tout ce que j'ai pu pour obtenir, à votre intention, tous les

renseignements possibles au sujet de W. F. Braun, auteurs d'une interview publiée dans le *Pittsburgh Sun* du 12 mai.

M. Braun ne m'est pas connu, pas plus qu'à aucun des amis que j'ai interrogés à son sujet. Il n'est pas membre de l' "Engineers' Society of Western Pennsylvania", dont font partie presque tous les ingénieurs miniers et autres de la région de Pittsburgh. Il ne fait pas partie de l' "American Institute of Mining and Metallurgical Engineers".

En présence de ces faits on pourrait difficilement prétendre que M. Braun parle au nom de Pittsburgh, ou des ingénieurs miniers en général. Une pareille condamnation absolue d'une nouvelle région minière n'est assurément pas justifiée, vu la démarche des compagnies Dome et McIntyre. Quiconque comptait trouver de l'or sur des claims non bâtonnés, couverts de neige, ou bien acquérir à bon marché des claims piquetés, serait déçu, naturellement.

J'ai personnellement beaucoup de confiance dans l'exploitation des gisements aurifères de l'Ontario; je prends même une part active au développement dans le township de Davis (Ont.), dont je vous ai parlé l'automne dernier. Le minerai paraît avoir une teneur excellente et je crois que lorsque les travaux seront un peu plus avancés, on constatera que le district de Wanepitei mérite une attention très sérieuse.

Tous les efforts ont été vains pour établir que cet individu n'est autre qu'un charlatan. Il a cependant réussi à prouver son ânerie par la fatuité de ses déclarations. C'est un fait qu'il est inconnu des autorités minières fédérales ou provinciales du Canada et était inconnu jusqu'à ce qu'il ait permis que son nom fût mêlé aux paroles scandaleuses et libelleuses qu'il a provoquées.

Nous avons la déclaration assermentée du capitaine A. S. Stevens, de Cobalt, (Ont.), dans laquelle il dit que M. Braun lui a déclaré, le 6 avril 1926, ne s'être jamais rendu lui-même dans la région de Red-Lake, mais y avoir envoyé un représentant. Si tel est le cas, la fausseté de ses déclarations en fait alors un charlatan ignorant, sans vergogne et dangereux dont la carte d'affaires, qui se lit comme suit, peint davantage le caractère de l'individu:

215 Cole Building — B. P. 633
Tulsa, (Oklo.). — Tuscon, (Arizona).

W. F. Braun
413 Union Bank Building
Pittsburg (Pa.)

Examens personnels et rapports confidentiels
Faits sur inspection privée ou publique de propriétés minières et pétrolifères, dans toute partie des Etats-Unis, du Canada et du Mexique. Trente-trois années d'expérience active sur place dans ces pays. Les meilleures références. Membre de la Tuscon Chamber of Mines, de l'American Association of Engineers, branche de Tulsa (Okla.) et d'autres organisations similaires. Chambre de commerce, Pittsburgh (Pa.).

Ses déclarations vont directement à l'encontre du jugement des ingénieurs qui sont des gens de la profession et représentent de vastes intérêts financiers et qui, dans leur profession, possèdent une réputation solidement établie quant à leur caractère et à leur compétence, résultat d'une formation sérieuse; ils jouissent d'une grande réputation d'intégrité et de compétence acquise au cours d'une longue expérience dans l'industrie minière.

Comme la presse américaine, représentée par des journaux comme le *New York Times*, le *New York World*, le *Philadelphia Evening Bulletin*, le *Washington Evening Star* et, d'ailleurs, tous les journaux importants des Etats-Unis ont publié, il y a plusieurs semaines, des articles sur les possibilités de la région de Red-Lake, par l'entremise de leurs correspondants attitrés qui prétendent que c'est un autre développement similaire à ceux qui ont déjà établi leur réputation pour la production de grandes richesses, comme le prouvent les rapports des gouvernements fédéral et provincial, il est certain qu'ils approuveront cette défense de l'industrie minière et des hommes qui se sont occupés de son développement dans la province d'Ontario.

Vu les méthodes qu'a employées cet individu pour tromper les journaux qui ont publié ses articles, à la suite d'entrevues personnelles qu'il se ménageait lui-même, il est certain que les journaux qu'il a trompés comprendront qu'il s'agit d'une propagande inspirée d'un caractère tel qu'ils verront la nécessité d'une enquête complète et de se renseigner sur toute déclaration que l'on pourrait leur soumettre à l'avenir avant de faire l'œuvre de l'individu ou des individus responsables de cette propagande, comme on peut le voir dans le cas de M. Braun.

Comme preuve additionnelle de la fausseté de l'assertion de cet individu, qui prétend avoir visité la région de Red-Lake, je cite ici un télégramme reçu de M. Joe Kenneally, à Hudson, en date du 15 mai 1926:

Avons demandé des renseignements dans toutes les auberges, à toutes les compagnies de transport, y compris le service d'aéroplanes. Personne ici n'a vu Braun et entendu parler de lui sauf par l'entremise des journaux.

Relativement aux déclarations nuisibles et mensongères de ce W. F. Braun, qui s'affuble du titre d'"inspecteur minier", des gens qui ont visité la région de Red-Lake déclarent faux tous les détails des déclarations qu'on attribue à cet individu et qui ont été publiées dans quelques-uns des principaux journaux des Etats-Unis, pour les raisons suivantes:

1. Nous croyons que Braun n'a jamais visité la région de Red-Lake, comme il prétend l'avoir fait,—il a prétendu avoir passé 90 jours dans la région,—nous fondons notre opinion sur un affidavit du capitaine A. S. Stevens, de Cobalt, qui déclare que Braun lui aurait dit n'avoir jamais été dans la région, mais y avoir envoyé un représentant.

2. Personne n'a visité la région avec un attelage de onze chiens comme il prétend l'avoir fait, et personne ne pouvait quitter la région au cœur de l'hiver par aéroplane sans que les autorités fussent au courant.

3. Aucun des soussignés n'a entendu parler de lui, et rien n'indique, d'après une enquête faite par M. Joe Kenneally, qu'il ait visité la région; personne ne l'a vu, personne n'a entendu parler de lui, jusqu'à ce que les articles mentionnés plus haut aient été publiés.

Les pionniers qui ouvrent une région nouvelle endurent bien des privations, et ceux de Red-Lake ne font pas exception, mais les privations que mentionne son article sont imaginaires. La nourriture ne fait pas défaut, et avec la fin de l'hiver et l'ouverture de la navigation, les expéditions d'approvisionnements seront assurées pour répondre aux besoins de ceux qui se trouvent là-bas déjà et de ceux qui s'y rendront cette année. Les autorités, dûment constituées, n'ont pas failli et ne failliront pas à leurs responsabilités de veiller au bien-être et à la sécurité de ceux qui prospectent et exploitent les mines du Nord.

Ses déclarations fausses et erronées, au sujet de l'état géologique et économique de la région de Red-Lake, démontrent qu'il est absolument indigne de confiance et dénué d'honneur et de connaissance du sujet. Qu'un journal important accueille et publie les affirmations d'un tel individu dépasse la conception de ceux qui travaillent à développer la nouvelle région minière de l'Ontario. La déclaration de ces gens qui connaissent la région ajoute.

Nous travaillons en nous fondant sur les conclusions d'experts, employés de l'Etat ou non, et sur une expérience considérable acquise dans la prospection de la région en vue de découvrir des gisements de minerai susceptibles d'être exploités commercialement et qui augmenteraient la richesse de la province et du Dominion. Nous désapprouvons énergiquement les critiques faites contre l'honneur et l'intégrité d'hommes qui ont consacré leur vie à cette grande industrie. Nous désapprouvons particulièrement les paroles qui laissent entendre qu'on n'accorde pas de protection et que les autorités n'ont fait aucun effort pour sauvegarder, de toutes les manières possibles, les intérêts de ceux qui s'occupent des mines du nord de l'Ontario.

J'ai sous les yeux, monsieur l'Orateur, les noms de ceux qui connaissent la région et qui connaissent la véracité des affirmations contenues dans ce document. Si la Chambre me le permet, je voudrais consigner cette liste au Hansard. La voici:

Geo. McNeely, Haileybury.
H. B. Mullins, Hudson.
M. Williamson, Cobalt.
J. L. Sweet, Cobalt.
Joe McDonough, Ottawa.
D. Clinas Giniriay, Ottawa.
J. E. McDonough, Ottawa.
Walter J. D. Penly, Cobalt.
Peter McDonough, Cobalt.
R. J. Jowsey, Ottawa.
Digby Grimston, Timmins.
H. I. Lynell, Winnipeg.
Chas. H. Lynell, Winnipeg.
Finlay MacCallum, Winnipeg.

[M. O'Neill.]

H. E. Owens, Porcupine-Sud.
J. A. Davidson, Toronto.
Jno. W. Callinan, Toronto.
G. MacGregor, Toronto.
Alex Gillies, Toronto.

Si l'on comprend, monsieur l'Orateur, ce qu'une région minière, surtout dans cette partie du pays, rapporterait à nos grands réseaux ferrés, au pays en général et surtout aux environs de Winnipeg, ville qu'on a critiquée si sévèrement ce soir, je crois avoir raison de la faire profiter de la publicité que comporte une déclaration faite dans la Chambre. A mon sens, les habitants du Nord ont à diffamer leurs efforts ou cette région qui donne les plus belles espérances. Il existe le droit de se courroucer de ce qu'on cherche des centaines d'intrépides prospecteurs, les hommes les plus nobles et les plus hardis du monde qui bravent les éléments, risquent leur vie et dépensent tout ce qu'ils possèdent, entraînés sans cesse par une impulsion incompréhensible et irrésistible, dans l'intérêt de l'industrie minière si importante pour le genre humain. Il est facile de s'imaginer comme ils se sentent blessés des critiques mensongères d'un charlatan mercenaire et mal renseigné.

Il nous faut des capitaux pour développer notre pays et exploiter nos ressources naturelles. Tout habitant de la région septentrionale accueillie favorablement le capital américain. Tous mes honorables collègues conviendront avec moi que les autorités fédérales et provinciales doivent faire tout en leur pouvoir pour protéger et encourager les capitaux. Braun a tenté de faire croire le contraire et l'on doit réfuter ses paroles à tous les points de vue. A cause de la courtoisie et de l'obligeance qu'on se doit entre nations, j'espère que les journaux accorderont autant de publicité à ce désaveu qu'aux mensonges éhontés de ce géologue vagabond.

L'hon. M. MANION (Fort-William): L'honorable député de Temiskaming-Nord (M. O'Neill) m'a demandé, parce que je viens du nord de l'Ontario, d'appuyer les paroles qu'il vient de prononcer. Il me fait plaisir de me rendre à ce désir, vu qu'une région importante de l'Ontario septentrional a été calomniée par ce nommé Braun. Le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Stewart), qui est aussi ministre des Mines, n'est pas à son siège. J'aimerais à appeler son attention sur les remarques de l'honorable représentant de Temiskaming-Nord. Le département des Mines possède sans doute des rapports sur la région de Red-Lake qui, au dire de mon honorable ami, a été calomniée. Ces rapports, j'en suis sûr, démontreraient que ce nommé Braun a grossièrement exagéré l'état

des choses et diffamé la région en question. Il est dans l'intérêt du Dominion qu'on ne laisse pas passer, sans mot dire, des déclarations semblables à celles qu'a faites Braun. Le ministre des Mines ferait bien de s'en occuper, ou d'en charger un fonctionnaire du ministère et, si c'est possible, de publier une déclaration officielle sur les faits véritables. J'espère que le ministre de la Justice (l'hon. M. Lapointe), qui dirige actuellement les travaux de la Chambre, appellera l'attention du ministre de l'Intérieur sur les paroles de l'honorable député de Temiskaming-Nord.

L'hon. M. LAPOINTE: Certainement.

M. W. F. MACLEAN (York-Sud): La semaine dernière et cette semaine, j'ai eu affaire au ministère des Mines de l'Ontario. Les fonctionnaires de ce département sont bien encouragés par les rapports qu'ils reçoivent touchant les développements qui se produiront prochainement, non seulement dans l'Ontario septentrional et au Manitoba, mais aussi, dans tous les environs. Mon impression,—elle est plus ou moins fondée, je pense, —c'est que désormais, nous verrons au pays une exploration et une exploitation minières presque sans égales dans l'histoire universelle. Elles ne se limiteront pas à une province, mais se poursuivront dans Québec, l'Ontario et le Manitoba, et d'un bout à l'autre du continent. Tandis que l'Ouest a les ressources fournies par ses terres, les céréales, les bestiaux, etc., une reprise nouvelle, et plus ample des affaires fondée sur nos richesses minières du Nord se produira au pays.

(La motion est adoptée et l'Assemblée se forme en comité des subsides).

SUITE DE LA DISCUSSION DES CREDITS

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Certes, le Gouvernement ne propose pas sérieusement un nouvel objet de délibérations.

L'hon. M. BOIVIN: Seulement un crédit, pour dire que nous nous sommes formés en comité des subsides.

Travaux publics imputables sur le revenu, Nouveau-Brunswick, édifices publics, $51,000.

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics): C'est un petit crédit.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Que fait-on des crédits non requis? On peut inclure ce crédit avec le reste des crédits. Au fait, nous pouvons peut-être adopter celui-ci et nous en aller chez nous.

(Le crédit est adopté.)

Rapport est fait sur l'état de la question.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE

L'hon. M. LAPOINTE propose que la Chambre lève sa séance.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Que ferons-nous vendredi?

L'hon. M. LAPOINTE: Troisième lecture du projet de loi (bill n° 114) tendant à modifier la loi des douanes de 1907, et du projet de loi bill n° 115), tendant à modifier la loi spéciale sur le revenu de guerre; 2e lecture du projet de loi (bill n° 116), tendant à modifier la loi de 1917 relative à l'impôt de guerre sur le revenu; 2e lecture du projet de loi (bill n° 150) concernant les commissaires du port de Chicoutimi; 2e lecture du projet de loi (bill n° 152) tendant à modifier la loi sur l'opium et les drogues narcotiques; 2e lecture du projet de loi (bill n° 153) tendant à modifier le code criminel; examen en comité du projet de loi (bill n° 91), tendant à modifier la loi de l'immigration. So nous nous formons en comité des crédits, nous aborderons l'examen des budgets du ministre des Chemins et fer et des Canaux et du ministre des Travaux publics.

La séance est levée à onze heures quarante minutes du soir et l'Assemblée ajourne à vendredi, le 4 juin.

VENDREDI, 4 juin 1926.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT

Par M. KAY (Brome-Missisquoi), (pour M. Parent):): Le 5e rapport du comité permanent des projets de loi d'intérêt privé.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE A UN EMPRUNT FEDERAL

L'hon. M. ROBB (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité général à sa prochaine séance pour examiner la résolution suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu de soumettre une mesure autorisant le prélèvement, par voie d'emprunt sous l'empire de la loi du revenu consolidé et de l'audition, et par l'émission et la vente ou l'engagement de garanties du Canada, d'une somme ou de sommes d'argent pouvant être requises, et ne devant pas excéder au total la somme de 150 millions, pour payer et racheter ou autrement retirer le tout ou partie des emprunts et obligations du Canada, et pour les travaux publics et les fins générales, le principal et l'intérêt devant constituer une charge sur le fonds du revenu consolidé et payable sur ce fonds.

Son Excellence le Gouverneur général ayant été mis au courant de cette résolution, la recommande à la Chambre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je prierai mon honorable ami de nous donner un peu plus de détails sur le but de cet emprunt. En un mot, combien faut-il pour le remboursement des prêts, combien de prêts seront acquittés, et combien faut-il pour les travaux publics et les fins générales?

L'hon. M. ROBB: J'aurai ce renseignement, lundi, lorsque je proposerai la résolution. En recevant le Feuilleton, j'ai remarqué que l'on a inséré dans la résolution les mots "pour travaux publics et fins générales" et ce n'est nullement là l'intention.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cela m'a paru un peu étrange à moi aussi.

(La motion est adoptée.)

LE CREDIT AGRICOLE

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. M. STEVENS (Vancouver-Centre): Le 8 janvier dernier, j'ai fait inscrire au Feuilleton une résolution ayant trait au crédit agricole. Etant donné que le Gouvernement a eu le bon esprit de faire sienne ma proposition et de déposer un projet conforme aux termes de cette résolution, qui couvre une page et demie du Feuilleton, je demande la permission de la retirer, afin d'épargner ainsi quelques dollars ou quelques sous sur les frais d'impressions.

M. l'ORATEUR: Du moment que la Chambre y consent à l'unanimité.

(La résolution est retirée.)

LE COMITE D'ENQUETE SUR L'ADMINISTRATION DES DOUANES

A l'appel de l'Ordre du jour:

Le très hon. M. MEIGHEN (chef de l'opposition): Des rumeurs sont en circulation à l'effet que le Gouvernement se prépare à terminer la session prochainement. Pour ma part, je n'ai pas de renseignements quant à la date où sera déposé le rapport du comité d'enquête sur l'administration des Douanes. Cependant, j'ai l'espoir et je suppose que l'on ne songe pas à prendre des mesures pour la prorogation des Chambres sans nous assurer au préalable tout le temps voulu pour la réception et la discussion de ce rapport.

Le très hon. M. MACKENZIE KING (premier ministre): Assurément; cela va de soi.

LA REFORME DU SENAT

A l'appel de l'Ordre du jour:

Le très hon. M. MEIGHEN: Puis-je savoir du premier ministre s'il y aura des mesures de prises, dès la présente session, touchant la réforme du Sénat? Sinon, que va-t-on faire en ce sens et de quelle nature seront ces mesures?

M. JACOBS: A la prochaine séance de la Chambre.

Le très hon. M. MACKENZIE KING: Je répondrai à mon très honorable ami que le Gouvernement désire nullement prolonger outre mesure la session en remettant la discussion à ce moment de la session le sujet de la réforme du Sénat. Mon très honorable ami peut être assuré que la question sera discutée en temps et lieu.

Le très hon. M. MEIGHEN: De plus, je désirerais savoir si c'est l'intention du Gouvernement de convoquer une conférence provinciale à ce sujet, cet été?

Le très hon. M. MACKENZIE KING: Je ne puis dire à quelle date cette conférence sera convoquée, mais elle aura lieu, mon très honorable ami peut en être certain.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant la prochaine session?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne saurais me prononcer quant à cela.

LA COALITION DE L'ATLANTIQUE-NORD

A l'appel de l'Ordre du jour:

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour revenir sur le sujet du discours que mon très honorable ami a prononcé à Richmond Hill, le Gouvernement adoptera-t-il quelque mesure avant la fin de la présente session dans le but de désorganiser ou de mettre obstacle de toute autre manière aux agissements de la coalition de l'Atlantique-Nord, ou de tout autre monopole sur terre ou sur mer?

L'hon. M. LAPOINTE: Cette question est posée en vue de la réunion de Montréal. Gardez quelque chose pour cette assemblée politique.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas de réponse.

LES FORCES HYDRAULIQUES DANS LA ZONE DU CHEMIN DE FER DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. FRASER (Caribou): Je désire poser une question au ministre de l'Intérieur touchant l'administration des eaux dans la zone du chemin de fer en Colombie-Anglaise fondée sur les renseignements qui suivent: pour ainsi dire l'administration des eaux dans la zone du chemin de fer fut adoptée en 1912, —elle fut modifiée en 1913,—sous le régime de laquelle le gouvernement fédéral transférait

pour ainsi dire l'administration des eaux dans la zone du chemin de fer aux autorités provinciales. La loi de 1913 décrète que toutes les eaux situées dans les limites de la zone du chemin de fer seront, durant le bon plaisir du Gouverneur en conseil, administrées en vertu des lois provinciales régissant la matière qui étaient en vigueur à cette époque; de plus, la loi décrétant que le Gouverneur en conseil pourrait ordonner que toute loi ou partie d'icelle adoptée par la Colombie-Anglaise, après le 3 mars 1913, ayant trait aux eaux de cette province devra s'appliquer aux eaux de la zone du chemin de fer tout comme si ladite loi avait été sanctionnée par le Parlement du Canada. Néanmoins, un arrêté de l'exécutif de cette nature devait être publié pendant quatre semaines consécutives dans la *Gazette du Canada* et déposé devant les deux Chambres au cours de la première quinzaine de la session qui suit la date de l'arrêté, et cet arrêté ne pouvait demeurer en vigueur que jusqu'au jour suivant la prorogation de la session, à moins qu'il n'ait été approuvé par une résolution des deux Chambres.

A-t-on observé la procédure indiquée dans la loi ci-dessus désignée afin d'assurer des titres valides pour les porteurs de permis de la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. STEWART: Je compte pouvoir présenter, lundi, un projet de loi touchant les questions posées par mon honorable ami. Ce projet de loi modifie les lois qui se rapportent à toutes ces questions.

LES PENSIONS IMPERIALES

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. STEWART (Leeds): Je désire appeler l'attention du Gouvernement et en particulier du ministre du Rétablissement civil des Soldats sur un rapport qu'on trouve dans le document parlementaire n° 155, portant le numéro de rapport 48 et se rapportant à l'administration des pensions impériales par le gouvernement canadien. Il est clair que ce rapport est incomplet. Il contient une copie d'une mémoire ou d'une lettre remise par le sous-ministre, à Londres, au ministre des Pensions, en 1925, et le mémoire parle d'une lettre reçue du ministre des Pensions, en date du 13 juillet 1925, et d'un mémoire l'accompagnant. On ne voit pas de copie de lettre ou de mémoire dans ce rapport à la date que j'ai nommée, 13 juillet 1925. Je demande qu'on les produise aussitôt que possible.

L'hon. M. ELLIOTT: Je ne suis pas renseigné à ce sujet, mais je ferai des recherches avec plaisir afin d'avoir ces renseignements.

L'EXPEDITION DU BETAIL PAR LA MARINE MARCHANDE CANADIENNE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. MULLINS (Marquette): Je désire demander au ministre de l'Agriculture (M. Motherwell), comment il se fait que cent seize têtes de bétail des fermes expérimentales ont été expédiées par le vapeur *Carma*, de la ligne Donaldson et pourquoi on n'a pas utilisé pour cela les navires de la Marine marchande canadienne?

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Je n'ai pas de détails sur l'incident dont parle mon honorable ami. Nous avons envoyé des bestiaux outre-mer, mais je n'ai pas de détails quant au nombre exact des animaux, au navire qui les a transportés et à la date du départ. Si mon honorable ami veut insérer sa question au Feuilleton, on lui donnera des détails complets.

LA NOMINATION DE M. E.-J. SEXSMITH

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur): J'ai promis à l'honorable député de Frontenac-Addington (M. Edwards) de lui donner une réponse modifiée à sa question au sujet de M. E.-J. Sexsmith. L'honorable député n'est pas ici, mais je vais insérer la réponse au hansard. Je vois que je ne puis mettre la réponse au dossier et je vais y répondre verbalement.

Question 5.—M. Sexsmith a-t-il été nommé pour son mérite, après un examen de concours?

La réponse est: Il n'y a pas eu d'examen.

Question 6.—Sinon, sur le recommandation de qui a-t-il été nommé?

La réponse est que la nomination a été faite par le ministère et n'est que temporaire. Son but est d'assurer le remboursement de prêts accordés à des soldats colons indiens.

M. HOCKEN: Combien?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Qui l'a nommé?

LE VOTE UNIQUE TRANSFERABLE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. GARLAND (Bow-River): Il me semble que le chef de l'opposition a oublié une importante loi et je désirerais savoir ce qui en arrivera dans l'avenir. Je veux parler du vote unique transférable. Est-ce que nous aurons un projet de loi à ce sujet au cours de cette session ou d'une session subséquente?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je puis dire à mon honorable ami que le Gou-

vernement ne tient pas à présenter de projet de loi intéressant les élections avant d'étudier la question générale de modifier la loi des élections. Comme le Gouvernement ne compte pas sur des élections générales avant une autre session, nous avons cru que les modifications à la loi des élections pouvaient attendre jusqu'à l'an prochain. Si mes honorables amis s'inquiètent de tenir des élections, nous pouvons encore nous arranger pour présenter des amendements à la loi des élections.

M. GARLAND (Bow-River): Dois-je comprendre par cela que le projet du vote unique transférable sera présenté à la prochaine session?

L'hon. M. LAPOINTE: Pour ma part, je dois dire que je fais œuvre de missionnaire dans l'intérêt de cette mesure.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vu les précédents engagements du Gouvernement à cet égard, le ministre de la Justice voudrait-il nous dire dans quel milieu il fait œuvre de missionnaire?

L'hon. M. LAPOINTE: De l'autre côté de la Chambre.

M. HOCKEN: Quels résultats l'honorable ministre obtient-il?

L'hon. M. LAPOINTE: De piètres résultats.

LA RESERVE INDIENNE DE L'OURS BLANC

A l'appel à l'Ordre du jour.

M. ROBERT McKENZIE (Assiniboia): Je désire signaler à l'attention du surintendant général des Affaires indiennes la teneur d'une lettre que m'ont adressée mes électeurs au sujet de la situation qui existe dans la réserve indienne de l'Ours blanc, près d'Arcola. Cette lettre est signée par le secrétaire de l'Assemblée des pasteurs de l'Eglise-Unie du Canada, à Arcola. Avec la permision de la Chambre, je vais en donner la lecture. La voici:

A l'honorable
Chambre des communes, Ottawa

L'assemblée des pasteurs (presbytery) de l'Eglise-Unie du Canada, à Arcola, s'intéressant vivement à la santé des Indiens de la réserve de l'Ours blanc, attire l'attention de votre honorable Chambre sur la situation qui existe dans cette réserve, afin qu'on puisse l'améliorer. En tout, cette réserve compte 235 personnes, dont beaucoup souffrent de maladies: suppuration des oreilles, inflammation des yeux, affection des amygdales et des glandes et surtout de tuberculose. Quoique le médecin fasse tout son possible pour soigner les malades, cela ne suffit pas.

Il y a beaucoup d'Indiens dans cette réserve qui sont atteints de tuberculose, quelques-uns dans un état très avancé et l'on ne fait pour ainsi dire rien pour eux, ni pour empêcher le fléau de se propager. Quelques membres de notre assemblée de pasteurs, au cours d'une visite, se sont aperçus que plusieurs vieillards, rendus à la dernière période de la tuberculose, n'avaient ni la nourriture, ni les soins, ni le logement voulus et n'ont aucune idée des précautions à prendre pour empêcher la propagation de la maladie.

Nous savons qu'il y a quatre hôpitaux de l'Etat dans la province pour les Indiens malades, et quatre infirmières pour veiller sur la santé de ces gens-là. Certes, nous reconnaissons que l'infirmière Colvin a visité de temps en temps la réserve, mais nous désirons faire remarquer que les Indiens sont tellement attachés à leurs enfants qu'ils ne veulent pas les laisser aller à l'hôpital, ni au sanatorium; les Indiens adultes ont tellement peur du chloroforme qu'ils ne veulent pas aller se faire soigner dans les hôpitaux.

Nous sommes fortement d'avis que les Indiens de la réserve de l'Ours blanc ont grandement besoin d'une infirmière à demeure, pour veiller à ce que les malades reçoivent les soins que le médecin prescrit et puissent ainsi se guérir. Dans les conditions actuelles, beaucoup d'entre eux sont condamnés, parce qu'il n'y a pas d'infirmière pour leur donner les médicaments et les soins nécessaires.

Sur les soixante-quatre maisons de la réserve, dix ont un toit en bardeaux, d'autres en terre, qui ne sont pas imperméables.

Mon correspondant raconte ensuite que les tuberculeux couchent sur le plancher dans les conditions que je viens de mentionner. Il dit plus loin:

On voit des maisons d'une seule pièce où vivent deux familles ou plus. Deux familles seulement dans toute la réserve possèdent des porcs et des volailles; un seul homme a des vaches et les enfants élevés sans lait souffrent beaucoup de la mauvaise nourriture.

Je demande au ministre, d'abord s'il est au courant de cette situation et, dans l'affirmative, quelle explication il peut en donner. S'il n'est pas au courant de cet état de choses, peut-il m'assurer qu'il fera une enquête et si la situation est telle que je l'ai exposée, qu'il prendra immédiatement des dispositions pour y remédier.

L'hon. CHARLES STEWART (sur- gén. des Affaires indiennes): Je ne doute pas que les faits relatés dans la lettre lue par l'honorable député ne soient exacts en ce qui concerne la tuberculose. Cette maladie est très répandue dans les tribus indiennes, et il est difficile de la combattre, justement pour la raison mentionnée dans la lettre, à savoir que les Indiens ne veulent pas quitter leurs foyers pour aller dans les hôpitaux créés à cet usage. Il ne faut pas songer à fonder un hôpital dans chacune de ces réserves; cela coûterait trop cher. Je puis assurer à mon honorable collègue que le commissaire, à Regina, est très au courant de la situation, surtout en ce qui concerne les réserves de la Saskatchewan. Il y a trois ans, on a recommandé l'engagement de quatre infirmières; ces infirmières vont aujourd'hui d'une province à l'autre, examinant les enfants indiens et donnant tous les soins possibles. On m'informe que les Indiens se trouvent très bien de ce service et la situation s'améliore. Il serait inutile de nier que

la tuberculose est très répandue parmi les Indiens, non seulement dans l'Ouest, mais dans tout le Canada. C'est un grave problème pour le département. Voilà, je pense, tout ce que je peux répondre à l'honorable député.

M. HOCKEN: Monsieur l'Or...

M. l'ORATEUR: J'ai permis la lecture de cette longue lettre, mais il ne faudra pas que cela constitue un précédent. Je me rends compte de l'urgence qu'il y a de venir en aide à ces Indiens qui après tout sont plus ou moins des mineurs et des pupilles de l'Etat. Toutefois, la question ne saurait faire l'objet d'un débat. L'affaire est du ressort du département.

M. HOCKEN: Ne serait-il pas à propos de faire une enquête spéciale, ce qui permettrait de prolonger l'emploi provisoire de M. Sexsmith?

L'hon. M. STEWART: L'honorable député, j'en suis sûr, veut badiner, car M. Sexsmith, tout estimable qu'il soit, ne possède pas la science médicale, que je sache.

LES REPARATIONS DE GUERRE

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. JACOBS (Cartier): Je voudrais savoir du secrétaire d'Etat si la Gouvernement a l'intention de déposer, cette année, une mesure législative tendant à prélever, sur les fonds reçus conformément au plan Dawes, de quoi indemniser la population civile qui a subi des pertes au cours de la guerre. L'année dernière une mesure fut déposée à cette fin, mais on la retira précipitamment en face de l'opposition qu'elle provoqua en certains milieux. Il n'en a pas été question depuis et si l'on ne présente pas une nouvelle mesure cette année, ceux qui ont subi de lourdes pertes devront encore attendre une autre année avant d'être indemnisés. Dans l'intervalle, ces fonds se trouvent en la possession du Gouvernement.

L'hon. ERNEST LAPOINTE (secrétaire d'Etat): Le Gouvernement ne se propose pas de présenter cette mesure législative. A vrai dire, on n'a pas encore examiné toutes les réclamations reçues à ce sujet, et après cela, le mode de distribution des fonds attribués au pays en exécution du plan Dawes sera une question d'ordre administratif. Je me souviens de la loi déposée l'an dernier et dont parle l'honorable député. Ce bill avait pour objet d'autoriser le Gouvernement à distribuer ces fonds parmi les divers ayants droit, et l'opposition à cette mesure était plus générale que l'honorable député ne le laisse entendre; je crois qu'elle venait de tous les groupes de la Chambre. On prétendait que nous devions examiner à fond la question de savoir si le trésor lui-même ne devait pas garder une partie de cet argent à titre de réparation des dommages subis par la nation aussi bien que par les particuliers. Toutefois, la question sera tranchée une fois l'enquête terminée.

LES FORTIFICATIONS DE QUEBEC

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. POWER (Québec-Sud): Je désire appeler l'attention du Gouvernement, et surtout, du ministre de la défense nationale (l'honorable M. Macdonald), sur un état de choses qui existe à Québec et dont les journaux ont parlé. On prétend que les murs et les fortifications de Québec sont sur le point de s'écrouler, et qu'il pourrait en résulter des pertes de vie et des dommages à la propriété. On dit également que les murs dont le Gouvernement fédéral a la garde sont dans un état pitoyable et constituent un danger. Je demanderais au ministre s'il est au courant de cet état de choses et s'il compte y remédier.

L'hon. E. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Voici quelle est la situation concernant les murs de la citadelle de Québec. Au point de vue militaire, la citadelle n'est plus d'aucune utilité et le ministère n'est guère intéressé à la conserver comme ouvrage de défense. Toutefois, le terrain est de haute importance historique et, à notre avis, la ville et le gouvernement de Québec pourraient participer à tout ce que le Gouvernement fédéral ferait en vue de conserver la citadelle comme site historique.

Les intéressés ont eu des conférences à cette fin et ont obtenu des états estimatifs de ce qu'il en coûterait pour restaurer la citadelle et la mettre dans un état convenable. D'après ces estimations il en coûterait environ $425,000, et il s'agit ainsi d'un projet dispendieux. Le département a toujours été disposé à s'entendre avec les autorités municipales et le gouvernement de Québec sur les mesures qu'il conviendrait de prendre pour la conservation de cet intéressant souvenir du passé.

On m'a signalé un article de journal où il était question de l'état dans lequel se trouvent une partie des remparts et la rue dite des Remparts. En réponse à mon honorable ami je dois lui dire que la rue dont il s'agit et l'état dans lequel elle se trouve sont des choses exclusivement du ressort de la ville de Québec qui prit possession de la rue en 1922 et assuma l'obligation de l'entretenir à tous les points de vue. Si l'on trouve à redire à l'état de cette rue, la faute en est à la municipalité de Québec.

Dans les prévisions budgétaires de l'année se trouve un crédit de $10,000 qu'il a fallu demander pour certains ouvrages en vue d'empêcher l'écroulement d'une partie des murs de la citadelle, ce qui mettrait la vie des citoyens en danger et entraînerait des dommages matériels, et on demande en ce moment des soumissions afin d'exécuter ces travaux le plus tôt possible.

LA LEGISLATION DES CHEMINS DE FER

A l'appel de l'Ordre du jour.

L'hon. Sir HENRY DRAYTON (York-Ouest): On a, à différentes reprises, demandé au Gouvernement de faire connaître ses projets concernant la législation des chemins de fer. Il y a une question qui m'intéresse particulièrement et sur laquelle j'espérais que le Gouvernement nous donnerait quelques renseignements. Le premier ministre en a dit un mot dans le cours de ses observations. Je veux parler des mesures que le Gouvernement compte prendre pour résoudre le problème ferroviaire. Je désirerais savoir à quelle date le Gouvernement va nous faire connaître ses projets et le sens de la solution qu'il entend proposer.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je ne suis pas bien sûr d'avoir promis que le Gouvernement déposerait un projet quelconque.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais oui.

Le très hon. MACKENZIE KING: Si j'en ai pris l'engagement, je m'exécuterai.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 114), déposé par l'hon. J.-H. Robb, (ministre des Finances), tendant à modifier le Tarif douanier de 1907.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

Chemins de fer et Canaux.—Service intérieur—Traitement et dépenses casuelles, $260,155.

L'hon. CH. A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et Canaux): La dernière fois que mon budget est venu en discussion, l'honorable membre a demandé à connaître les frais de l'administration par le personnel du contrôleur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le service de vérification.

L'hon. M. DUNNING: Les frais du service du contrôleur montent à $82,384.59.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Combien a coûté ce service, en 1921, quand il avait affaire au réseau des lignes de l'Etat.

[L'hon. M. Macdonald.]

L'hon. DUNNING: Je n'ai pas ce chiffre. L'honorable membre ne m'a pas demandé ce renseignement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est exact.

L'hon. M. DUNNING: On me dit que la dépense est à peu près la même et que le travail est aussi à peu près le même.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne suis pas prêt à accepter cette explication, tant s'en faut. Le personnel avait beaucoup à faire avec les chemins de fer nationaux en 1921. Il employait des avocats dont les services étaient demandés à chaque instant; les employés étaient occupés à contrôler et tout vérifier. Aujourd'hui, d'après ce que l'on m'a dit, ce service ne s'occupe plus que des canaux. Le ministre affirme cependant que la tâche du personnel n'a pas diminué.

L'hon. M. DUNNING: Oui. Lors d'une précédente discussion, j'ai rappelé qu'au temps où les chemins de fer étaient gérés directement par l'administration départementale, la dépense dont il est question était portée au compte du département. Du temps de l'Intercolonial, on s'en s'ouviendra, le personnel était surtout cantonné à Moncton. Les frais d'écritures sont aujourd'hui à peu près les mêmes que ceux qui existaient en 1921. Ils ont toujours figuré dans la comptabilité des chemins de fer, d'après ce qu'on me dit. Le personnel comprend 103 commis; en 1921 il était de 104.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quels sont les articles qui concernent le ministère?

L'hon. M. DUNNING: Voici un résumé des opérations qui satisfera notre collègue, je crois:

Les détails relatifs à l'exploitation des chemins de fer de l'Etat canadien et la direction des travaux de construction et d'amélioration n'ont jamais fait partie de la tâche du département, au moins en détail.

C'est ce que je voulais dire.

En confiant les chemins de fer de l'Etat canadien à la direction du bureau administratif du réseau national, on n'a apporté aucun changement à l'exécution de la loi relative aux chemins de fer de l'Etat canadien et des autres lois applicables à l'administration de services similaires. Le réseau du chemin de fer de l'Etat continue d'être exploité conformément à la loi sur les chemins de fer gouvernementaux, à la seule différence que le bureau des administrateurs des chemins de fer nationaux canadiens exécute aujourd'hui les fonctions qui étaient auparavant confiées à un gérant ou administrateur général.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre n'a pas bien compris ce que je veux savoir; je demande quels services le département exécute encore en ce qui concerne les chemins de fer?

L'hon. M. DUNNING: Les services exécutés par le département. En voici une liste incomplète. Les voici: obtenir l'autorisation du Gouverneur en conseil pour l'adjudication des entreprises intéressant les travaux à exécuter sur les Chemins de fer nationaux du Canada; l'exécution des dits travaux; les écritures qui s'y rapportent. . .

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Restons-en à la première, si vous le voulez bien. Puisque la chose est laissée entièrement à la discrétion du conseil d'administration, où est la nécessité de confier ce travail au département au lieu de le laisser à l'organisation qui en fait tant?

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami sait très bien, n'est-ce pas, que les chemins de fer nationaux du Canada, bien que formant un seul réseau, n'en conservent pas moins leur identité individuelle pour chaque ligne? Le titre aux anciennes voies ferrées du gouvernement canadien est investi dans la couronne. La couronne doit fournir les fonds nécessaires. Aujourd'hui, l'administration se fait par un conseil de directeurs, mais le département n'en est pas moins obligé de faire à ce sujet les mêmes travaux d'écriture que lorsque la direction était confiée à un gérant général: les relations entre le département et le conseil directeur sont absolument ce qu'étaient les relations entre le département et le gérant général du réseau; et quant à ces déboursés, le département doit faire les mêmes écritures, comptabilité, etc., qu'auparavant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il est bien vrai, monsieur le président, que le pays est encore propriétaire des Chemins de fer nationaux. Il est également vrai qu'il est propriétaire du Nord-Canadien, du Grand-Tronc, et des autres; il est vrai aussi qu'en ce qui concerne le Grand-Tronc, l'identité de cette ligne doit être maintenue en raison de certains engagements qui ne sont pas encore honorés. N'empêche qu'on ne fait pas tenir au ministre un état détaillé des opérations financières du Grand-Tronc, ni un rapport minutieux concernant les autres lignes dont l'identité est maintenue, et il n'y a pas l'ombre d'une raison pour procéder de la sorte ici. Voyez cette farce, monsieur le président: en l'occurrence le ministre n'a pas plus à voir aux entreprises du réseau national canadien, intéressant le chemin de fer Intercolonial, qu'à toute autre chcose.

L'hon. M. DUNNING: Là mon honorable ami fait erreur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A la rigueur, oui. Seulement mon honorable ami va-t-il dire qu'il intervient dans l'administration de l'Intercolonial? S'il n'intervient pas, tout ce prétendu travail n'a pas sa raison d'être. La chose est très simple. Cette propriété conserve son caractère individuel, je l'admets. Elle est distincte des autres compagnies, fort nombreuses, qui constituent le réseau; et elle est distincte de l'Intercolonial. Mais l'ingérence du département,—si elle existe,—n'est pas plus légitimée dans les affaires de l'Intercolonial que dans celles de toute autre ligne du réseau. Et s'il n'y a pas d'ingérence, de quel droit le département se mêle-t-il des entreprises de l'Intercolonial plus que de celles de l'ancien Grand-Tronc?

L'hon. M. DUNNING: Je suis plutôt surpris que mon honorable ami ne comprenne pas mieux la situation. En fait, le ministre des Chemins de fer, sans qu'il intervienne le moindrement dans l'administration de l'ancien Intercolonial a, relativement à ce chemin de fer, une responsabilité déterminée qui n'existe pas en relation des autres lignes du réseau national. Ledit chemin de fer est encore la propriété de la couronne. Le ministre des Chemins de fer est encore responsable de son exploitation et cette responsabilité, il s'y conforme en déférant au conseil d'administration des Chemins de fer nationaux du Canada les questions qui se rapportent à cette exploitation. Il ne saurait, toutefois, se dégager de la responsabilité des dépenses, sur le compte du capital ou autres, à l'intention de cette propriété. Aux termes de la loi, toute pareille dépense doit être effectuée par l'intermédiaire du ministère des Chemins de fer et des Canaux et en cela la responsabilité du ministre diffère de celle relative aux autres compagnies du réseau. Je conviens avec mon honorable ami que lorsque nous aurons remanié la situation financière de toute la propriété, y compris l'ancien réseau de l'Etat, il sera opportun d'appliquer un régime uniforme à toutes les voies ferrées formant le réseau national; mais d'ici là le ministre des Chemins de fer doit autoriser de sa main tous les travaux exécutés à l'entreprise sur l'ancien Intercolonial, l'ancien Transcontinental et l'ancien chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Sa position vis-à-vis des anciens chemins de fer de l'Etat diffère du tout au tout de celle qu'il occupe vis-à-vis des compagnies acquises et incorporées au réseau National-Canadien. Je me propose, naturellement, comme ministre des Chemins de fer, d'éliminer tout cela dans la mesure du possible. Mais en ce qui concerne l'Intercolonial et le transcontinental, puis-je dire à mon honorable ami que, depuis son interpellation de l'autre jour, j'ai consacré tout le temps que j'ai pu à l'étude de cet aspect de la situa-

tion, et je trouve que le travail nécessaire du département en ce qui touche à ces lignes n'est changé en rien par suite de leur incorporation aux Chemins de fer nationaux du Canada. La situation n'est changée que sous le rapport que j'ai mentionné, c'est-à-dire que l'ancien gérant général est remplacé par le bureau de direction du National-Canadien.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur le président, le ministre se plaît à confondre les questions de forme avec les questions de fait. Pour ce qui est des questions de forme, il a parfaitement raison; s'il désire maintenir ce double service, il lui est loisible de le faire. Il a déjà fait volte-vace en disant au bureau de direction d'administrer le chemin de fer de l'Etat. Et il peut lui en abandonner la direction; ou, d'un autre côté, il peut maintenir cette organisation inutile et faire ce qu'il fait en ce moment. Aucune raison au monde n'empêcherait d'avoir des agents pour l'exécution d'un contrat, comme nous en avons pour l'administration du chemin de fer et pour cent et une autres décisions. Puis mon honorables ami déclare que la couronne est responsable des dépenses au compte du capital. Certainement, mais la couronne est responsable pour tout. Mon honorable ami me dira-t-il que le Gouvernement n'a rien à voir au compte du capital, qu'il s'agisse du Grand-Tronc, du Nord-Canadien ou de toute autre partie du réseau? Il ne soutiendra pas cela. S'il le fait, ce sera pour le moins extraordinaire. Le Gouvernement est responsable de chaque dollar dépensé sur le capital. Mon honorable ami le sait, et il a lui-même déclaré en d'autres occasions que, pour ce qui est du compte du capital, le Parlement est responsable. S'il avait raison alors, le Parlement est responsable des dépenses imputables sur le capital pour les extensions et les contrats du Grand-Tronc, comme il l'est dans le cas actuel. Mon honorable ami pourrait dire: le département prend les contrats en mon nom. C'est vrai. Mas il sait qu'il lui est possible de prendre les contrats au nom de ses agents aussi facilement. Dans le seul but de maintenir ce crédit de $81,000, il considère les membres du bureau de direction comme des agents à certains points de vue seulement et, pour d'autres, il maintient l'ancien régime.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami n'est pas juste, et cela sans le vouloir, je suppose. Le crédit de $81,000 pour le bureau du contrôleur est un crédit pour le contrôleur et le travail de son bureau relativement à tout le ministère des Chemins de fer et des Canaux. On me permettra de dire que si le dernier argument de mon honorable ami est bon, il favoriserait plutôt une augmentation du personnel. Si, à titre de ministre des Chemins de fer, je suis responsable de toutes les dépenses imputables sur le capital faites pour le réseau National-Canadien, il me faut naturellement un personnel plus considérable que celui qui s'occupait autrefois de l'Intercolonial et du Transcontinental National dont le ministre était responsable. D'ailleurs ce n'est là qu'une argutie.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Plus qu'une argutie, une absurdité.

L'hon. M. DUNNING: Alors l'absurdité est sienne.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non. Mon honorable ami admet que c'est une argutie. Je dis que c'est plus.

L'hon. M. DUNNING: Il y a ici un devoir statutaire, et tant que le ministre des Chemins de fer comprend la responsabilité que lui impose le Statut, cette responsabilité lui paraîtra plus grande en ce qui concerne les détails des contrats relatifs aux anciens chemins de fer de l'Etat qu'en ce qui concerne les parties du réseau National-Canadien qui autrefois appartenaient à des compagnis privées. Je dirai à mon honorable ami qu'autrefois il accepta pendant deux ans ou plus le système qui existe aujourd'hui, parce qu'il était reconnu alors, comme maintenant, que ces distinctions ne peuvent disparaître tant que nous n'aurons pas réussi à unifier le réseau au point de vue financier. Nous devons connaître la position de cette propriété au point de vue des hypothèques et des garanties, et nous devons savoir la position de chaque compagnie constitutive vis-à-vis de l'ensemble. Je puis cependant assurer mon honorable ami que j'étudierai soigneusement la nécessité de ce service à l'avenir; il sait que je suis à la tête du département depuis peu. Depuis qu'il a soulevé la question, il y a quelques jours je me suis convaincu que le service est indispensable, pour le présent du moins. Je dirai à mon honorable ami de plus que si, plus tard, je constate qu'il n'est pas nécessaire, je ne dépenserai pas le crédit et réduirai le personnel autant que possible. Je ne puis faire plus pour le présent.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami dit que mon argument favorise l'augmentation du personnel plutôt que sa réduction, puis il a bien voulu dire qu'il ne faisait que des arguties. Il aurait pu faire un pas de plus et admettre que ce qu'il disait était absurde. Le ministre dit que s'il est responsable des comptes du capital de toutes ces différentes lignes, il lui faudra un personnel plus nombreux.

L'hon. M. DUNNING: Non, non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On a admis l'absurdité des paroles en question; laissons donc ce sujet. Le ministre admet ensuite qu'il n'est pas sûr que le ministère soit responsable des dépenses imputables sur le capital faites pour une partie ou l'autre du réseau. Il hoche maintenant la tête; il pense qu'il peut se contredire, mais cela ne se passe pas ainsi. Quant aux dépenses imputables sur le capital, le Gouvernement doit s'assurer que l'argent du public n'est pas déboursé sans le consentement du Parlement. Mon honorable ami en conviendra avec moi; on ne peut faire de dépenses imputables sur le capital sans obtenir l'assentiment des représentants du peuple et la même formalité est nécessaire pour assumer de nouvelles charges. Mon honorable ami partage-t-il mon avis sur ce point, ou bien croit-il qu'on puisse faire des dépenses imputables sur le capital sans en avertir le Parlement? Le ministre n'a pas encore formé son opinion; il devrait nous le dire avant l'adoption du crédit, puisque la chose est fort simple. Le ministre veut-il nous dire si, à son avis, on peut faire des dépenses imputables sur le capital ou assumer de nouvelles obligations sans avoir obtenu le consentement de la Chambre?

M. SMITH (Cumberland): J'appelle l'attention du ministre sur l'état des voies ferrées dans l'Est, en particulier de la voie qui va de Maccan aux mines Joggin, dans le comté de Cumberland. Cette voie appartient à la Maritime Coal and Power Company et l'on a souvent dit qu'elle est le déshonneur du comté et du pays. La région desservie par cette ligne produit beaucoup de houille, de bois et de produits agricoles de toutes sortes. On m'a demandé à diverses reprises d'exposer la question au Gouvernement et de le prier d'améliorer cet état de choses. Il est vrai que cette ligne n'appartient pas au National-Canadien; mais on me dit que celui-ci peut l'acheter, car on la lui a offerte à un prix juste et raisonnable. Les habitants de cette région ont souffert de l'état de la voie depuis de nombreuses années. Je prie respectueusement le ministre d'étudier la question et de tâcher de remédier à l'état de choses existant.

L'hon. M. DUNNING: Je ne puis assurer que nous achèterons d'autres voies ferrées, pour l'heure. Plusieurs chemins de fer, grands ou petits, désirent se faire absorber par le réseau du National-Canadien, et parmi eux se trouve celui dont parle mon honorable ami. Je ne puis m'engager à faire acheter de nouvelles voies, pour le moment. Il nous faut voir clair dans celles que nous avons déjà, avant de nous lancer dans de nouvelles entreprises. Mais j'assure mon honorable ami que j'examinerai la question de l'exploitation de la voie pour voir s'il n'est pas possible d'y remédier. Cette ligne est-elle exploitée par le National-Canadien?

M. SMITH: Non, c'est une entreprise privée.

L'hon. M. DUNNING: Je ne puis faire espérer à mon honorable ami que nous achèterons d'autres chemins de fer, maintenant.

M. SMITH: J'apprends, de source digne de foi, que cette petite voie a réalisé des profits depuis plusieurs années. Elle dessert les mines dont j'ai parlé et, en outre, une région qui renferme d'autres ressources naturelles. Pour ce qui est de l'exploitation, on dit que le National-Canadien ne perdrait pas s'il absorbait la ligne, qu'il pourrait acheter à un prix raisonnable.

L'hon. M. DUNNING: On doit tenir compte de plusieurs éléments pour déterminer si un chemin de fer privé peut être exploité d'une façon aussi rémunératrice par le réseau des chemins de fer Nationaux. Une entreprise privée peut exiger un prix beaucoup plus élevé, pour le transport dans la région, que ne le pourrait faire le National-Canadien; de plus, elle verse en général des salaires plus bas. L'honorable député et les propriétaires de la voie ont parfaitement le droit de proposer au Gouvernement l'achat de cette ligne; nous examinerons tous les aspects de cette question. C'est ce qu'il y aurait de mieux à faire; mais je ne puis donner beaucoup d'espoir à mon honorable ami.

M. SMITH: Le ministre n'insinue pas, je l'espère, que je parle en faveur de la compagnie.

L'hon. M. DUNNING: Non. Si j'ai donné cette impression à mon honorable ami, je le regrette.

M. SMITH: Je l'assure que je n'ai aucun rapport avec la compagnie et que je ne me suis pas entendu avec cette dernière. Les habitants du comté ont tenu des réunions pour protester avec indignation contre l'état du chemin de fer et ils m'ont demandé d'exposer la question au ministre, en leur nom.

M. NICHOLSON: Si le ministre a raison, malgré la création du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux lequel est chargé de l'exploitation de l'Intercolonial, il nous faut encore deux services administratifs.

L'hon. M. DUNNING: Nullement.

M. NICHOLSON: Mon honorable ami s'empresse de dire: "nullement." Mais examinez donc bien ces inscriptions: ingénieur en chef; ingénieur en chef adjoint; ingénieur des ponts et de la construction; vérificateurs

ambulants; ingénieurs adjoints senior; dessinateurs et agents des emprises. Ces fonctionnaires exécutifs ne faisaient-ils pas autrefois partie du personnel de contrôle de l'Intercolonial? Pour dissiper tout malentendu, la Chambre doit-elle comprendre que, pour la construction de ponts, pour les travaux d'ingénieurs, pour l'acquisition des droits d'emprise et pour toutes ces choses faisant partie des travaux d'exploitation de l'Intercolonial et du Transcontientale, le département des Chemins de fer et des Canaux voit à ces travaux et les surveille indépendamment, des chemins de fer nationaux? Le ministre hoche la tête en signe de dénégation; alors à quoi sert cet organisme?

L'hon. M. DUNNING: Un de ces derniers soirs j'ai tout expliqué cela, alors que nous étions à étudier cet article; j'ai donné une nomenclature du personnel, de celui exclusivement affecté aux canaux et de celui chargé de s'occuper un peu à la fois des canaux et des chemins de fer. Pour notre système de canaux, il nous faut des ingénieurs. La liste dont mon honorable ami vient de donner lecture se rapporte aux canaux. S'il consulte le compte rendu officiel du débat qui eut lieu sur ce sujet, il constatera qu'à ce moment-là j'ai donné au comité tous les détails sur le travail de chacun de ces fonctionnaires. Ces derniers s'occupent surtout des canaux. Il est vrai que l'agent des emprises s'occupe aussi des chemins de fer en rapport avec le réseau national; seulement il nous en faut un pour les canaux, surtout tant que se poursuivront les travaux sur le canal Welland, car il faut faire des expropriations et acquérir le droit d'emprise relativement à ces travaux. A peu près tous les fonctionnaires dont mon honorable ami vient de parler appartiennent au service des canaux, et ils sont indispensables, car l'entreprise de nos canaux en est une importante.

M. NICHOLSON: Il s'en trouve parmi nous qui sont arrivés à croire, ou sont à la veille de croire grâce aux déclarations faites, que les chemins de fer de l'Etat ne ressortissent plus au département des Chemins de fer, mais qu'ils sont maintenant sous l'autorité de la commission des chemins de fer canadiens et qu'il ne s'y pratique plus d'ingérence politique. Seulement, s'il faut en croire le ministre, avant que le bureau de direction ou les fonctionnaires des chemins de fer de l'Etat puissent décider quoi que ce soit quant à un droit d'emprise, quant à la construction de ponts ou d'embranchements et quant à la direction que les embranchements doivent prendre, etc., ces choses doivent se faire sous la direction et la surveillance du département des Chemins de fer et des Canaux. Alors nous ne faisons que garder un double organisme. Est-il quelque motifs pour que ces chemins de fer, depuis quatre ans sous la juridiction de la commission, continuent à être dans cette position comme dans le cas du Grand-Tronc? Vouloir prétendre que l'un appartient à la nation tandis que l'autre ne lui appartient pas, c'est simplement une fiction. Le Grand-Tronc, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, les uns comme les autres, appartiennent au peuple canadien. En quoi diffèrent-ils? La population du pays n'est-elle pas tout aussi responsable des prétendus chemins de fer canadiens de l'Etat qu'elle l'est des autres? Si l'un d'eux accuse un déficit, qui le comble? S'il y a à faire des dépenses importantes sur le capital pour l'un d'eux, qui doit les acquitter? Tous sont à la charge de la population, et c'est purement et simplement parce qu'on laisse subsister cette fiction que nous n'arrivons pas à savoir au juste ce qu'il en coûte pour exploiter ou financer ces chemins de fer. Il y a déjà quatre ans qu'on a voté la loi jugée nécessaire pour organiser et compléter ce réseau, et il y a près de quatre ans que la commission actuelle a été nommée pour fusionner ces chemins de fer et les réunir en un seul réseau. Et cependant nous découvrons que le Transcontinental et l'Intercolonial, avec tous leurs embranchements, relèvent encore directement de la régie du département des Chemins de fer et des Canaux, et qu'en somme le ministre des Chemins de fer doit être responsable de leur gestion. C'est ce qu'il faut conclure de la propre déclaration du ministre.

L'hon. M. DUNNING: Nullement; c'est mon devoir de protester quant on m'attribue de tels propos. En cette circonstance-ci, aussi bien qu'en une autre, j'ai trois fois donné des explications, et de nouveau je dois déclarer à mon honorable ami que, pour l'exploitation, ces chemins de fer sont absolument et totalement dans la dépendance des directeurs du National-Canadien. Est-ce clair maintenant? Le ministre n'a rien à voir aujourd'hui à l'exploitation. Nous sommes à discuter ici des questions se rapportant au personnel. Les rapports du ministre avec ce réseau sont ce qu'ils étaient autrefois, à la différence qu'au lieu d'avoir un gérant général pour les anciens chemins de fer de l'Etat, il y a un bureau de direction. C'est toute la différence. Les rapports du département avec le réseau restent les mêmes. Quant à la différence entre les lignes qui appartenaient autrefois à l'Etat et les lignes acquises d'autres compagnies, j'en ai déjà parlé, je crois, à trois reprises environ. Et permettez-moi de faire remarquer à mon honorable ami que ma responsabilité relative-

ment au Grand-Tronc-Pacifique est tout à fait différente de ce qu'elle est relativement au National-Canadien. Il s'agit de la propriété dans le sens de capital et d'une mise sous séquestre pour dettes; le ministre des Chemins de fer est le séquestre en fonctions sur l'ordre de la Cour de l'échiquier du Canada. En ce cas encore, les rapports découlant de la propriété sont tout à fait différents. J'ai des tas de documents à signer au sujet du Grand-Tronc-Pacifique, en qualité de séquestre, touchant des questions qui diffèrent tout à fait des affaires de toute autre ligne, parce que l'administration du réseau national traite ces questions quand il s'agit d'autres lignes. Il en va de même des chemins de fer du gouvernement canadien. La loi relative aux chemins de fer du gouvernement canadien reste exactement ce qu'elle était lors de l'établissement du réseau national, et nous ne jugeons pas sage de modifier cet état de choses tant qu'il ne sera pas possible de placer tout le réseau sous une direction financière unique. Pour ce qui regarde la question du personnel, je puis assurer mon honorable ami que, d'après mon expérience, la chose importe très peu, après tout, relativement à la direction du réseau. Le département des Chemins de fer et des Canaux paye les traitements de quatre-vingt treize employés en tout, chargés de l'administration du système des canaux canadiens et aussi de la surveillance du travail des canaux qui est à la charge tant du conseil d'administration du réseau national et du Parlement. Voilà ce dont nous parlons. Quant à la direction politique de l'administration, je m'élève le plus vigoureusement possible contre toute interprétation du genre de celle que mes honorables collègues ont donnée à mes paroles. Le réseau entier de l'Atlantique au Pacifique, quant à l'exploitation, relève du bureau des directeurs, et il n'y a pas la moindre ingérence de la part du ministre.

M. NICHOLSON: Un mot touchant la confusion que produisent les rapports des chemins de fer entre eux. Mon honorable ami fait intervenir la mise sous séquestre du Grand-Tronc-Pacifique et il s'en sert pour alléguer l'existence de rapports semblables relativement aux chemins de fer de l'Etat ou à l'Intercolonial et au Transcontinental. Il emploie cet argument pour soutenir, comme il l'a fait antérieurement, l'impossibilité de fusionner ces lignes aux fins du capital, à cause de ces relations et de la loi actuelle régissant l'Intercolonial et le Transcontinental. Certes, le ministre n'ira pas prétendre,—bien qu'il n'exerce les fonctions de ministre des Chemins de fer que depuis un temps relativement court,—que l'administration du Grand-Tronc-Pacifique ou la loi relative à l'Intercolonial et aux Chemins de fer Nationaux empêchent des mesures pour unifier ces lignes au point de vue financier et pour les placer sous l'autorité directe du conseil de directeurs du réseau national? Le fait que le ministre est un séquestre pour la forme,—je le répète: pour la forme, et pour la forme seulement,—à cause des circonstances particulières de la banqueroute du Grand-Tronc-Pacifique, ce fait, dis-je, ne l'autorise pas à prendre une telle attitude. Pourquoi la mise sous séquestre a-t-elle eu lieu? Parce que c'est le peuple canadien qui en réalité a exigé la liquidation. Seul le gouvernement canadien pouvait établir la mise sous séquestre. C'est pour protéger ses propres placements et les garanties données qu'il a acquis le chemin de fer. Mais, certe, mon honorable ami ne veut pas du tout affirmer qu'au bout de quatre ou cinq ans la situation soit la même, et que les chemins de fer doivent continuer à exister sous une forme distincte et conserver l'embrouillante administration financière d'aujourd'hui. Je présume qu'une discussion des frais d'établissement de ces chemins de fer serait à présent irrégulière, mais quand le crédit sur cette question nous sera soumis, nous verrons dans quelle direction cela mène. Quant à l'administration politique, au dire du ministre, la seule différence, à présent, c'est que le conseil d'administration ou de direction remplace l'administrateur général, et le ministre, remplit les mêmes fonctions qu'auparavant. C'est exactement ce que je veux mettre en lumière. Le ministre donnait des instructions à l'administrateur général touchant l'administration du chemin de fer, et si les mêmes relations existent aujourd'hui, alors le département actuel donne des instructions au conseil des directeurs touchant l'administration.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député m'attribue encore des paroles de son cru. La question s'est posée quand l'honorable député d'York-Ouest a cherché à prouver que le département des Chemins de fer et des Canaux peut s'administrer avec un personnel moindre. Quant aux rapports du personnel, la situation est telle que je l'ai indiquée. Ce n'est pas le ministre des Chemins de fer qui dicte la ligne de conduite de l'administration. Je n'en dirai pas davantage là-dessus.

M. NICHOLSON: Le ministre n'est pas fondé à dire que je dénature ses paroles, ou que je lui fais dire autre chose que ce qu'il a dit; je m'en tiens à ses propres déclarations, à savoir que la substitution du bureau d'administration à l'administrateur général est le seul changement intervenu.

L'hon. M. DUNNING: Oui.

M. NICHOLSON: Le ministre n'a-t-il pas dit que c'était là le seul changement opéré?

L'hon. M. DUNNING: En tant qu'il s'agit du personnel et de la direction.

M. NICHOLSON: De quoi s'agirait-il d'autre? Si le conseil d'administration remplit les mêmes fonctions que l'administrateur général auparavant, quant au personnel et à la direction, est-ce dénaturer les paroles du ministre que de le représenter dans la même situation vis-à-vis le bureau des administrateurs que celle dans laquelle il se trouvait auparavant par rapport à l'administrateur général?

L'hon. M. DUNNING: Oui.

M. NICHOLSON: Alors je ne comprends plus rien, ni l'anglais, ni les paroles du ministre. Il s'est clairement exprimé.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami connaît parfaitement la situation. Il peut continuer à discuter, mais je ne vois pas la nécessité de faire de même. Le comité connaît parfaitement ce qui en est.

M. NICHOLSON: J'avoue franchement que je croyais la situation changée, avant que le ministre nous eût dit que la même organisation exigeait le même personnel et la même dépense. Mais je raisonne d'après les propres déclarations du ministre. Pour revenir à la dépense imputable sur le capital, le ministre et le Gouvernement doivent en être comptables, mais tant que l'autorisation et la disposition même de cette dépense resteront à leur discrétion, l'ingérence politique dans l'administration du réseau s'en suivra et il sera impossible d'y mettre fin entièrement. Telle est la situation.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre ne m'a pas encore dit s'il appartient au Parlement de régler d'une manière générale la dépense au compte du capital et, si d'après lui toute dépense de cette nature peut être faite indépendamment de l'autorisation de cette Chambre.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami a posé sa question de trois manières différentes, ou plutôt il a posé trois questions différentes...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pour essayer d'obtenir une réponse.

L'hon. M. DUNNING: Chacune comporte une réponse distincte. Mon honorable ami veut-il savoir si la compagnie peut faire une dépense imputable sur le capital sans s'adresser au Parlement, alors je réponds par l'affirmative, car l'exploitation de l'entreprise serait impossible s'il fallait recourir au Parlement chaque fois qu'il s'agit d'une dépense de cette nature; et mon honorable ami comprend cela tout aussi bien que moi. Mais si mon honorable ami entend une dépense imputable sur le capital, qui représente une obligation tout à fait nouvelle, je réponds que cela ne peut se faire sans l'autorisation de la Chambre, du ministre ou du Gouvernement. Mon honorable ami a posé la question sous ces deux formes afin peut-être de m'amener à dire quelque chose que je ne pense pas.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il n'est pas facile d'amener le ministre à dire quelque chose. Ce qu'il aime c'est de faire un discours. C'est toute une affaire que de lui arracher une réponse. Une réponse avancerait pourtant mieux les choses qu'un discours. Tout de même, s'il préfère les discours, c'est son droit. J'ai posé ma question de trois manières différentes pour arriver à obtenir une réponse. Nous l'avons enfin. Mon honorable ami en paraît enchanté, mais aussi, et il est bienvenu à se rejouir. C'est une réponse sensée, à point, et juste. Il a mentionné le séquestre du Grand-Tronc-Pacifique comme l'une des difficultés, et il en a parlé à propos du personnel et du crédit. Mon honorable ami hoche la tête. Je ne comprends pas. Je crois qu'il en a tiré un argument à propos de ce crédit. A moins qu'il n'en ait parlé pour le plaisir de la chose. S'il a voulu rapporter cela au crédit que nous discutons actuellement, il devrait nous dire quand le séquestre va prendre fin. Si je ne me trompe, le séquestre du Grand-Tronc-Pacifique dure depuis six ans environ. Est-ce qu'il n'est pas à peu près temps d'en finir? Quel est l'obstacle? Pourquoi lui faut-il continuer de signer toute les pièces qu'il doit signer? Ne pouvons-nous le débarrasser de cette tâche? Je le plains, et je voudrais savoir si nous pouvons nous dispenser du séquestre. Les séquestres, d'habitude, ne sont pas perpétuels, et je pense que celui-ci existe depuis six ans, peut-être pas aussi longtemps. Débarrassons-nous-en et épargnons de l'argent. Que dit le ministre du séquestre?

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami me reproche de faire un discours en réponse à sa question, et cependant il m'en pose qui demande un discours d'au moins une demi-heure.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je l'ignorais, mais je suis prêt à écouter.

L'hon. M. DUNNING: Il y a des questions auxquelles on ne peut répondre par un oui ou un non. Par exemple, si je lui demandais quand il va finir de battre sa femme...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre n'a-t-il rien de plus nouveau que cette rengaine?

L'hon. M. DUNNING: Quant au séquestre du Grand-Tronc-Pacifique, je ne crois pas que nous ayons rien à y gagner en discutant la situation de ce réseau à l'heure actuelle. Mon honorable ami est au courant des difficultés aussi bien que moi, et j'ai exposé ce sujet dans tous ses détails lorsque la Chambre a été saisie du budget des chemins de fer. En ce qui concerne la question générale, je désire autant que qui que ce soit établir, sinon sur-le-champ, du moins avec le temps, les chemins de fer sur une solide base financière. Mais je tiens à lui dire, ce qu'il sait lui-même, que ce n'est pas une tâche facile. C'est l'un des problèmes les plus compliqués et je ne veux pas être ennuyé en prenant des décisions trop à la hâte. Il faut être prudent au sujet de la ligne de conduite à suivre et bien comprendre toutes les complications de la situation. J'ai essayé de montrer où nous en sommes lorsque j'ai présenté le budget des chemins de fer. Je suppose qu'il veut avoir l'assurance que nous faisons de notre mieux. Je la lui donne avec plaisir. Nous ne pouvons faire plus pour le moment.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quand le ministre pense-t-il que nous devrions discuter la question du Grand-Tronc-Pacifique? Naturellement, il aurait pu nous parler de certaines choses qui s'y rattachent. Par exemple, il pourrait dire: "Ce compte n'est pas réglé; il y a une balance dans un autre compte dont on n'est pas satisfait, et ainsi de suite. Nous pensons que toutes ces choses pourraient être liquidées avec le temps. Il n'est pas nécessaire de faire un discours sur le séquestre du Grand-Tronc-Pacifique. J'aurais cru que la plupart des questions en dehors des difficultés de mon honorable ami au sujet du paiement des comptes en souffrance auraient été réglées. A moins que mon honorable ami ne le dise, je l'ignore naturellement. Quand mon honorable ami pense-t-il devoir nous renseigner sur le séquestre du Grand-Tronc-Pacifique? Sous quel chapitre ce sujet sera-t-il discuté? Je remettrai avec plaisir ce débat jusqu'à ce moment?

L'hon. M. DUNNING: Le moment sera venu, lorsque les crédits principaux qui sont maintenant devant le comité spécial des chemins de fer nationaux et de la Marine Marchande canadienne, dont fait partie mon honorable ami seront soumis au comité, et lorsque nous serons arrivés aux allocations nécessaires pour le Grand-Tronc-Pacifique. Je ne m'attendais pas à la discussion de ces crédits aujourd'hui et je n'ai pas les renseignements détaillés qui s'y rapportent, mais on peut les demander devant le comité spécial.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne veux pas insister davantage à cet égard. Quelle comptabilité des chemins de fer est vérifiée par ce personnel?

L'hon. M. DUNNING: Le personnel des vérificateurs du département des Chemins de fer et des Canaux est composé de cinq fonctionnaires. Ils sont obligés, bien entendu, de faire la vérification ordinaire du département au sujet des travaux des canaux. Une grande partie de leur tâche concerne le creusement du canal Welland qui exige un travail de cette nature. Quant à leur travail relatif aux chemins de fer, ils sont obligés de vérifier les dépenses de toutes les sommes payées sur certificat signé par le département des chemins de fer et tirées sur le ministre des Finances, les mettant au compte de n'importe quelle des compagnies constituantes à qui le paiement doit être fait. Si ce paiement doit être fait au Nord-Canadien, la vérification en incombe à nos fonctionnaires. Si c'est aux chemins de fer nationaux, il faut une certification dans ce sens, et ainsi de suite. Ce n'est pas une tâche lourde. La preuve en est que dans tout le ministère nous n'avons que cinq employés affectés à ce travail en plus de la vérification des dépenses considérables relatives aux canaux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne sais pas ce que mon honorable ami appelle lourde. On a accusé notre administration de gaspillage. Si mon honorable ami avait été ici en 1921, il aurait eu l'impression que les finances du pays étaient gérées de très fâcheuse façon.

L'hon. M. DUNNING: C'est ce que j'ai pensé.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans ce cas, je suis heureux de signaler un fait à l'attention de mon honorable ami avant que son sourire finisse de s'ébaucher. Le crédit en délibération ne s'élevent qu'à $194,162 en 1921, à une époque où, de son propre aveu, le ministre était d'avis que nous jetions l'argent par les fenêtres. Si l'on avait le droit de nous accuser de faire de folles dépenses en 1921 parce que nous payions la somme de $194,162 en traitements, qu'est-ce que mon honorable ami peut bien dire aujourd'hui, alors que ce crédit accuse une augmentation de $28,000? Si le ministre est sincère,—et je suppose qu'il l'est,—de quelle façon peut-il excuser une dépense bien plus considérable, après avoir été d'avis que le crédit de 1921 était très élevé?

L'hon. M. DUNNING: Le personnel compte un membre de moins qu'à l'époque où mon

honorable ami remplissait les fonctions de ministre des Finances, en 1921. L'augmentation est entièrement due à la nouvelle classification, qui est du ressort de la commission du Service civil ainsi que mon honorable ami le sait aujourd'hui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre des Chemins de fer doit savoir qu'il fait erreur en affirmant que la nouvelle classification est du ressort exclusif de la commission du Service civil. Mon honorable ami peut toujours refuser de ratifier le classement; il peut le renvoyer à la commission. Quelles sommes débourse-t-on chaque année pour le service des pensions et retraites?

L'hon. M. DUNNING: Ce service relève du département des Finances.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le département connaît assurément ces particularités; les autres ministères les connaissent. Encore ces jours derniers, la même question a surgi en ce qui regarde le département des Douanes et j'ai obtenu une réponse sans aucune difficulté. Dès qu'il est question de comparer les frais et du moment que de nouveaux fonctionnaires ont été nommés à des traitements moins élevés que ceux que touchaient leurs prédécesseurs, il est également à propos que l'on sache combien coûte au pays la mise à la retraite des anciens employés. On nous informe que ces renseignements sont en la possession du département des Finances. Je me demande si tout ce personnel de comptables au service du ministère des Chemins de fer et des Canaux, au coût de $81,000 par année, n'est pas en mesure de dire quels sont les frais subis du fait des pensions et des retraites. Il y a d'autres départements dont le personnel est moins nombreux qui connaissent ces détails. Si mon honorable ami tient à faire des comparaisons, il faut d'abord que nous ayons les faits. Les dépenses de 1921, qui étaient trop élevées, à son dire. . .

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai jamais dit cela.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est parfait. Alors, j'ai mal interprété le sens des paroles de mon honorable ami. Il est d'avis que les dépenses de 1921 étaient fort raisonnables. Il faut bien que cela soit, puisqu'il nous demande maintenant de voter des sommes bien plus considérables. Le ministre a fait une confession tardive, c'est vrai, mais je suis disposé à laisser adopter le crédit tel quel.

M. WOODSWORTH: Puis-je savoir du ministre si son département a porté quelque attention aux besoins des colons riverains du chemin de fer qui va jusqu'aux sources d'alimentation de l'aqueduc de Winnipeg et de la banlieue? A l'époque où fut construit l'aqueduc pour fournir l'eau à Winnipeg et à la banlieue, il y a quelques années, on se rendit compte de la nécessité de construire une voie ferrée dont la longueur est d'environ 93 milles pour relier Winnipeg au lac Shoal, sur le lac des Bois, afin de faciliter la construction de l'aqueduc Aussitôt les travaux terminés, la nécessité s'imposa de maintenir la voie ferrée en bon état pour des fins de surveillance. Vu que bon nombre de colons, cependant s'étaient établis le long de la voie ferrée et ils insistèrent pour que le service fût continué. Or, l'exploitation de cette ligne se solde de chaque année par un léger déficit. Le gouvernement fédéral retire un revenu annuel de $25,000 des terres de la couronne dans cette région. Cependant, les citoyens de Winnipeg ainsi que les membres de la commission de l'Aqueduc sont d'avis que le Gouvernement devrait faire quelque chose pour aider à combler le déficit d'exploitation, soit sous forme d'une subvention, ou soit sous forme d'une concession de terres. A l'heure actuelle, ce chemin de fer qui longe l'aqueduc de Winnipeg et la banlieue donne un service à ces colons sans rien recevoir en retour. Le ministre a-t-il étudié la situation et y a-t-il possibilité d'accéder aux désirs de la population de la région, c'est-à-dire d'accorder une aide quelconque en l'occurrence?

L'hon. M. DUNNING: Ce cas particulier a été signalé à mon attention par plusieurs honorables membres qui représentent ici cette partie du Canada; l'affaire est maintenant soumise au département et j'ai donné instruction de l'examiner sous ses diverses aspects. Cependant, je ferai à mon honorable ami la même réponse que j'ai donnée tout à l'heure à l'un des représentants de la Nouvelle-Ecosse. Il n'y a guère d'espoir que le Gouvernement fasse l'acquisition de nouvelles voies ferrées, pas plus que je ne suis prêt à admettre qu'il soit de bonne politique de consentir à combler les déficits résultant de l'exploitation d'une ligne construite par une commission de l'aqueduc ou par n'importe quelle autre société particulière ayant obtenu une charte à cet effet. Je me ferai un devoir d'étudier la question avec soin afin de me rendre compte s'il y a un moyen quelconque permettant l'intervention utile du département dans les circonstances.

M. WOODSWORTH: Je suis certain que le ministre ne voudrait pas que la commission de l'aqueduc de Winnipeg enlevât sa vois ferrée et laissât des centaines de colons sans aucun moyen de transport.

L'hon. M. DUNNING: Naturellement, il se présente à ce sujet des considérations d'ordre juridique qui sont actuellement à l'étude. Une personne qui possède une voie ferrée ou une charte pour en construire une se trouve soumise à certaines obligations. Je ne sais pas exactement quelles sont les obligations dans le cas particulier dont parle mon honorable ami et c'est un des points que nous étudions dans le moment.

M. HEAPS : La voie a été construite pour l'aqueduc et, en ce qui regarde Winnipeg même, il n'y a pas de nécessité de l'entretenir. Mais les gens qui se sont établis dans la zone desservie par le chemin de fer et qui ont bien réussi dans leur culture, désirent le conserver. D'autres voies ferrées ont été aidées par le gouvernement du Dominion et il n'est que juste d'aider celle-ci de la même manière.

M. HAY: J'insiste auprès du ministre pour qu'il agisse à ce sujet dans les intérêts, non seulement de Winnipeg, mais surtout des colons de cette région. A-t-on appelé l'attention du ministre sur la question d'une concession de terres? Je crois savoir que la commission exploitant cette voie se contenterait d'une concession de terres du Dominion. Il existe, le long de la ligne, certaines terres pour l'aider à trouver des traverses et du bois et la commission serait satisfaite d'obtenir une partie de cette réserve.

L'hon. M. DUNNING: C'est là une partie des représentations qui m'ont été envoyées par écrit et qui sont à l'étude. Je ne veux pas qu'on comprenne que je promets quoi que ce soit au sujet d'une question entraînant la prise de possession d'un chemin de fer, ou le paiement de déficits pour le compte d'une voie ferrée qui n'est pas actuellement exploitée par le National-Canadien. Je puis affirmer au comité que l'une des plus grandes difficultés que le National-Canadien ait à surmonter c'est le désir des propriétaires de lignes particulières de tout le Canada de s'en débarrasser pour les passer au réseau national, non pour le plus grand avantage de ce réseau, mais pour se défaire d'obligations qu'ils ont assumées. Il y a bien plus de propositions de ce genre qu'on ne l'imagine.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre a parfaitement raison; ces demandes sont fréquentes et, en général, peu avantageuses. Le ministre a touché un sujet fort important quand il a fait observer à l'honorable député (M. Heaps) que l'enlèvement des rails et la suspension du service d'un côté, ainsi que l'exploitation ininterrompue d'un autre côté entraînaient certaines obligations. Je me demande s'il peut arrêter une ligne de conduite à cet égard? Naturellement, il est excessivement difficile de forcer une compagnie insolvable à exploiter une ligne. Quand nous construisons une ligne de chemin de fer notre idée est de servir le public, mais le promoteur a en vue ce qu'il pourra retirer de l'entreprise. Il compte tirer des profits de son placement et, quand des pertes réelles se produisent, il est difficile de le forcer à exploiter. Mais si l'on ne peut l'obliger à exploiter je ne vois pas pourquoi on ne sauverait pas ce qu'on peut de la propriété. Le réseau National-Canadien lui-même a enlevé des voies et discontinué des services particuliers. Je songe en ce moment aux lignes de pénétration des environs de Toronto pour lesquelles l'Hydroélectrique avait fait une offre qui a été rejetée. La ligne de Woodridge, qui traverse le comté de York, a cessé son exploitation et on va enlever les rails. Mon honorable ami de Winnipeg-Nord conviendra comme moi que s'il est bon que le National-Canadien enlève des voies simplement parce que le service n'est pas rémunérateur et qu'ainsi il cause des désagréments au public, il est difficile de se plaindre si un particulier en fait autant. Peut-être le ministre voudra-t-il s'occuper de la question?

L'hon. M. DUNNING: A la demande de l'honorable député d'York-Nord (Lennox) je me suis occupé de ce cas particulier, bien que mes renseignements soient encore incomplets. Par suite de représentations qui ont été faites quant à la probabilité de l'achat de la ligne par certaines personnes, on a arrêté la dépose des rails pour le moment.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Imaginons que des municipalités offrent d'acheter des voies qui sont, en réalité, municipales, le Gouvernement devrait être trop heureux de leur passer le fardeau d'une exploitation que le National-Canadien ne peut pas continuer. Quand le National-Canadien ne peut pas donner de service on devrait prendre des arrangements avec les municipalités.

L'hon. M. DUNNING: Bien entendu, j'examinerai toute proposition de cette nature.

M. NICHOLSON: Le bureau de direction ou les fonctionnaires du National-Canadien ont-ils étudié la question des lignes parallèles aux endroits où ces lignes existent? Je ne désire pas entrer dans les détails et je ne soulève pas cette question pour susciter une discussion. Je connais les difficultés à surmonter. Cependant, j'estime qu'on a besoin d'effectuer de gros changements avant de pouvoir exploiter économiquement les chemins de fer nationaux. Les directeurs du réseau admettront qu'on devrait aban-

donner certaines lignes existantes et débarrasser ces voies des rails, des ferrures et de tout ce qu'on peut sauver. Cela diminuerait les faits d'exploitation. Qu'est-ce qu'en pensent le conseil d'administration et les directeurs? Moi qui me suis toujours beaucoup intéressé aux chemins de fer nationaux, je regrette que l'on n'a pas fait plus à cet égard. On ne peut pas espérer une exploitation économique tant que le réseau gardera ces voies inutiles.

M. MACLEAN (York-Sud): Monsieur le président...

L'hon. M. DUNNING: Je suppose que l'honorable député veut invoquer les mêmes raisons.

M. MACLEAN (York-Sud): J'attendrai que le ministre ait parlé.

L'hon. M. DUNNING: Cela m'obligerait peut-être à faire deux discours au lieu d'un seul, ce à quoi l'honorable député s'oppose beaucoup.

M. MACLEAN (York-Sud): Monsieur le président, on vient de soulever une question vraiment importante. Je reconnais avec l'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson) qu'il y a beaucoup de lignes inutiles dans le réseau national. Mais il y a plus que cela, et ce débat me fournit l'occasion de répéter ce que j'ai dit si souvent dans cette Chambre, à savoir que nos deux réseaux de chemin de fer ont une quantité énorme de lignes faisant inutilement double emploi. Ce chevauchement disparaîtrait avec la fusion des deux réseaux et l'on adopterait ensuite de nouveaux tracés, ce qui, au dire des ingénieurs compétents, éviterait de gros frais, améliorerait le service et permettrait d'abaisser les tarifs. Ce que je veux faire bien comprendre à la Chambre et aux contribuables du Canada, qui sont obligés aujourd'hui de payer 400 millions par an pour cet inutile chevauchement de voies ferrées, c'est que le problème des chemins de fer au Canada ne se limite pas tout à fait à ce que notre honorable collègue d'Algoma-Est a exposé. Qu'on me permette encore une fois de l'expliquer. J'avertis mes honorables collègues que je ne cesserai de le dire jusqu'à ce que les autorités compétentes aient décidé d'agir. Cette duplication inutile doit cesser; il faut une consolidation, et fixer ensuite de nouveaux tracés afin d'utiliser les pentes les plus avantageuses, les meilleurs ponts et les meilleurs tunnels des deux réseaux réunis. On me dit que cette réorganisation des tracés améliorerait le service de 40 p. 100 au moins. Grâce aux économies qu'on réaliserait, on pourrait réduire les tarifs et payer l'intérêt de toute la dette des chemins de fer du Canada que j'évalue à deux milliards, ou un milliard si vous voulez. Je ne demande pas au ministre de se prononcer aujourd'hui même sur ma proposition, mais il ne serait pas digne du poste qu'il occupe, s'il ne l'abordait pas dans un avenir rapproché. En effet, en procédant comme je l'ai indiqué, on pourrait donner aux cultivateurs ce qu'ils réclamaient à grands cris l'autre jour: de plus bas tarifs pour le transport des marchandises. En même temps que la fusion des chemins de fer, vous auriez la réunion des services de transport sur les lacs et l'océan, qui contribuerait aussi à l'abaissement des tarifs.

Dans la discussion de notre problème des chemins de fer, dans cette Chambre, on a bien peu osé mentionner ce que je viens de dire; pourtant c'est à cela qu'on pense dans tout le pays. Là où ces lignes doubles existent, vous voyez des trains à moitié vides, et l'on pourrait facilement transporter les voyageurs dans un seul train là où il y en a deux. Ces lignes doubles existent entre Ottawa et Toronto, Ottawa et Winnipeg, Ottawa et Montréal. L'honorable ministre des Finances (l'hon. M. Robb) qui est en face est obligé d'en payer les frais. Il sait que je dis la vérité. Il sait que c'est un problème que la Chambre devra aborder, mais la plupart d'entre nous cherchons à l'éviter Le ministre des Chemins de fer n'est pas responsable du présent état de choses; mais il le sera, s'il cherche à éviter le problème qu'il peut aujourd'hui attaquer. Il est venu ici comme le Napoléon de l'Ouest; l'occasion se présente à lui. Que ce ne soit pas son Waterloo; qu'il pense aux grandes victoires de l'empereur. Il a aujourd'hui l'occasion d'agir. D'ici aux prochaines élections générales les gens auront été mis au courant et se rendront compte de l'inaction de la Chambre. J'avertis les membres actuels de la Chambre et les futurs candidats qu'il leur faudra absolument aborder la question lorsqu'ils se présenteront devant les électeurs. Je suis persuadé que le ministre des Finances exigera du ministre des Chemins de fer qu'il l'encourage en prenant des dispositions pour supprimer ce gaspillage. Ceci posé, je n'en dirai pas plus long pour le moment, mais à l'instar d'un de mes amis qui l'autre jour, lorsqu'un certain honorable député avait fait un discours, disait qu'il irait aussi du sien, je reviendrai à la charge avant longtemps et répéterai ce que je viens de dire afin de faire ressortir davantage la nécessité de mettre fin à cette superposition de services de transport en fusionnant en un seul nos deux grands réseaux de chemins de fer.

(Le crédit est adopté.)

Chemin de fer de la baie d'Hudson;—construction et améliorations, $3,000,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami entend-il aborder aujourd'hui l'examen de ce crédit?

L'hon. M. DUNNING: A plusieurs députés qui m'ont demandé quel jour et à quel moment on le mettrait en discussion, j'ai répondu que ce serait aujourd'hui. Bon nombre des députés qu'intéresse ce crédit sont présents.

M. MACLEAN (York-Sud): Allez-y.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il n'y a ici qu'un bien petit nombre des députés intéressés à ce crédit, et c'est peut-être pour cette raison que mon honorable ami veut en aborder l'examen. Mais je dois lui dire que, règle générale, cette manière d'agir est malavisée. Ce crédit est précisément le dernier objet d'un programme fort chargé. Du moins, c'est ce que je crois savoir. Je ne veux pas me tromper; aussi vais-je m'en assurer.

L'hon. M. LAPOINTE: Vous avez raison.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: D'ordinaire, le Gouvernement est censé respecter l'ordre dans lequel il annonce les travaux de la Chambre. Je pense que l'honorable ministre de la Justice (M. Lapointe) est aussi de mon avis là-dessus. Voici, d'après ce qu'il nous a dit hier, ce que nous devions faire aujourd'hui:

Troisième lecture du projet de loi (bill n° 114) modifiant le tarif des douanes, 1907. . .

Je pense que ce bill a été adopté.

. . . et du projet de loi (bill n° 115) tendant à modifier la loi spéciale des revenus de guerre;

Ce bill, si je ne me trompe, n'a pas encore été mis en délibération.

. . .deuxième lecture du bill n° 116 modifiant la loi de 1917 concernant l'impôt de guerre sur le revenu;. . .

Un projet de loi considérable.

. . .deuxième lecture du bill n° 150, concernant les commissaires du port de Chicoutimi; deuxième lecture du bill n° 152 modifiant la loi de 1923 sur l'opium et les drogues narcotiques; deuxième lecture du bill n° 153 modifiant le Code criminel; discussion en comité du bill n° 91 modifiant la loi de l'immigration.

Ensuite, il nous dit que probablement, et non comme chose certaine:

Si la Chambre se forme en comité des crédits, nous aborderons l'examen des crédits du ministre des Chemins de fer et du ministère des Travaux publics.

Au lieu de nous tenir à ce programme nous passons outre. Je ne me suis pas opposé à l'examen de l'autre crédit parce que je ne croyais pas que beaucoup de députés tenaient à parler à ce sujet, mais je sais qu'un bon nombre d'honorables députés tiennent à prendre la parole sur celui-ci; cet avis n'a été donné qu'en vue d'aborder la discussion des crédits de ce ministère advenant le cas où l'on épuiserait cette longue liste de travaux et la Chambre se formerait en comité des crédits. A mon sens, on ne devrait pas mettre en délibération ce crédit du chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. M. DUNNING: Je ne vois, dans la manière dont nous procédons aujourd'hui, rien qui déroge à ce que disait le ministre de la Justice (M. Lapointe) mercredi soir; rien n'empêchait la Chambre de passer à l'examen des crédits. Mon honorable ami prête aux paroles qui suivent une signification qu'ils ne comportent pas:

Si la Chambre se forme en comité des subsides, nous aborderons l'examen des crédits du ministre des Chemins de fer et du ministère des Travaux publics.

Ces crédits ne devaient être mis en discussions qu'à la condition que les autres objets de cet ordre du jour fussent épuisés. Il a plus d'une semaine, j'ai donné à un certain nombre d'honorables députés des deux côtés de la Chambre, l'assurance que le débat sur le chemin de fer de la baie d'Hudson aurait lieu aujourd'hui, et je suis certain que les honorables députés intéressés ont été informés en conséquence. Je crois que mon honorable ami d'en face (M. Hay) et d'autres m'en ont parlé, et maintenant j'ai fait tous mes préparatifs en vue de discuter l'affaire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne sais pas si le mot "si" est une locution conditionnelle ou non; j'ai toujours pensé que règle générale il impliquait une condition. Toutefois, je me fonde uniquement sur l'usage couramment suivi dans cette Chambre. J'ignore ce qui est dans la pratique en Saskatchewan, et je me demande si, lorsque l'honorable député annonçait l'ordre des travaux, il s'y conformait ou s'il commençait toujours par la fin de l'agenda et tentait par ailleurs d'induire l'opposition en erreur.

L'hon. M. DUNNING: Je dois protester; c'est là une affirmation des plus injustes et absolument sans fondement de la part de mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il n'y a rien d'injuste à cela. Je lis la liste telle qu'elle est imprimée, et je dis que si, à l'assemblée de la Saskatchewan, mon honorable ami avait pour habitude d'intervertir l'ordre des choses pour induire l'opposition en erreur, ce n'est pas ce que veut l'usage dans cette Chambre-ci.

L'hon. M. DUNNING: Encore une fois, je proteste; je n'ai jamais eu pour habitude d'induire l'opposition en erreur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: S'il en est ainsi mon honorable ami devrait retirer sa déclaration et continuer.

L'hon. M. DUNNING: C'est plutôt à l'honorable membre de se dédire. Quand on présente une liste, on n'est pas absolument obligé de faire mention de tous les détails. On demande au Gouvernement quelles affaires viendront en discussion le lendemain. Il n'y a pas d'ordre de suivi. Je suis sûr qu'en me référant au hansard je trouverais que notre collègue a maintes fois répondu à l'opposition de la même manière et que le lendemain il faisait mettre en discussion les affaires inscrites en suivant l'ordre qu'il jugeait utile. M'accuser de tromperie est certainement injuste.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La liste des questions à traiter est telle que je l'ai donnée, sauf l'emploi du mot "si".

L'hon. M. DUNNING: J'ai dit: "si" nous passons à la discussion des crédits". Eh bien, nous faisons la discussion des crédits.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: D'après moi, la Chambre voulait débarrasser l'ordre du jour. L'ordre des questions me paraît clairement indiqué, mais je puis me tromper. Je dis seulement ce que j'ai lu, sans rien ajouter. Mais je vois bien que le Gouvernement entend faire à sa volonté.

M. HAY: En ce qui concerne cette affaire, le ministre, répondant à la question d'un collègue ces jours derniers, a déclaré que cet objet serait discuté la prochaine fois que la Chambre examinerait les crédits de son ministère. Alors, je ne crois pas qu'on puisse dire que nous avons été induits en erreur. Je ne vois pas pourquoi on s'opposerait à l'examen d'une question à un moment où ceux qu'elle intéresse le plus sont présents à la séance, et je ne vois aucune raison de différer davantage la délibération de cette question.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'occasion est peut-être propice pour obtenir quelques renseignements. Tout de suite, je dois dire que le pays, quoi qu'en pensent les députés et leurs électeurs que le projet concerne, exige un exposé complet, et il l'aura malgré l'effort du Gouvernement pour arracher ce crédit à la Chambre. Le Gouvernement nous doit une explication suffisante de ses projets. Les représentants sont en droit de savoir comment les fonds publics seront appliqués. Le pays voudra savoir aussi combien coûtera l'entreprise une fois terminée. On nous demande des crédits pour cette année. Je m'abstiens de dire pour quels travaux, puisqu'on n'en sait rien encore.

Nous voulons savoir en outre si le Gouvernement, après avoir achevé la ligne, va entreprendre autre chose, par exemple s'il se propose de créer une ligne de navigation; s'il croit nécessaire de baliser les eaux de la baie comme mesure de protection, comme on le fait ailleurs. Il faut nous faire savoir le coût de ces travaux et nous dire si une gare maritime sera créée au terminus. En résumé, nous avons besoin de savoir à quoi s'engage le Gouvernement, avec tous les détails utiles.

L'hon. M. DUNNING: Si notre honorable ami avait demandé l'ajournement de cette affaire comme faveur, vu qu'il n'y a peut-être pas dix membres de l'opposition dans la Chambre pour une discussion sur un sujet aussi important, je me serais rendu à sa requête avec plaisir. Mais il prétend qu'il a été trompé. La vérité, est que, je le répète, il y a plus d'une semaine, en réponse à la question d'un de ses amis, j'ai répondu qu'on discuterait ce projet à la prochaine séance où les crédits des chemins de fer viendraient en délibération. Bien plus, quelques membres de la gauche comme de la droite, m'ont depuis demandé en particulier quand cette affaire viendrait, et je leur ai répondu que ce serait aujourd'hui. Le nombre des sièges vides que je vois du côté de l'opposition n'est pas la preuve que nos collègues de la gauche se désintéressent du projet et qu'ils ne tiennent pas à être renseignés, mais plutôt que la réunion de ce soir à Montréal les intéresse encore davantage. Je ne leur en fais pas un crime, mais je tiens à dire que si l'honorable membre avait bien voulu proposer l'ajournement de la question de la manière aimable qui lui est coutumière, c'est avec plaisir que j'en aurais proposé le renvoi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre est impitoyable. J'avais pourtant cru parler bien tranquillement. On m'a dit que je ne comprenais pas l'anglais. Eh bien, je me recommande à la bienveillance de notre honorable ami et, vu l'absence de nos collègues, je le prie de consentir à l'ajournement.

L'hon. M. DUNNING: Nous pouvons passer à un autre crédit.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'en suis d'accord. Passons à un autre crédit.

L'hon. M. DUNNING: N'importe lequel, excepté celui-là?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: N'importe quel crédit, autre que celui-ci.

(Le crédit est réservé.)

Travaux du canal maritime de Welland (à voter de nouveau, $3,000,000).—$14,000,000.

M. le PRESIDENT: Le crédit est-il adopté?

M. MURPHY: Je ne puis concevoir qu'un crédit de 3 millions de dollars soit tellement important que la Chambre doive en réserver

l'étude, tandis qu'un crédit de 14 millions soit adopté sans discussion. Certains honorables députés peuvent comprendre cela; personnellement, je n'y vois goutte. S'il faut différer l'étude du crédit destiné au chemin de fer de la baie d'Hudson, vu sa très grande importance, afin de le scruter dans ses moindres détails, à coup sûr la Chambre a droit à une explication complète d'un crédit de 14 millions.

L'hon. M. LAPOINTE: Y a-t-il un crédit que nous pouvons étudier?

L'hon. M. DUNNING: Il est fâcheux que toute la besogne de la Chambre reste là, sans avancer, à cause d'une assemblée politique à Montréal. Le Gouvernement est plutôt enclin à donner raison à mon honorable ami d'en face; si un crédit de 3 millions est important, un crédit de 14 millions l'est plus encore. Je consens, toutefois, à réserver le présent crédit également en attendant le bon plaisir de nos amis à Montréal.

(Le crédit est réservé.)

Chambly, améliorations (à voter de nouveau, $7,500). —$55,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il faudrait expliquer ce crédit.

L'hon. M. DUNNING: En voici le détail:

Machines	$ 2,500
Pont Riley (à voter de nouveau)	3,000
Travaux d'arpentage (à voter de nouveau)	2,500
Quai	45,000

La rive d'amont du canal Chambly, dans la ville de Saint-Jean, forme un débarcadère dont une partie fut reconstruite en béton en 1919. Les 800 et quelques pieds de palplanches immédiatement en amont du pont du Pacifique-Canadien se trouvent actuellement dans un état fort délabré; de vieux pilotis sont tombés en décomposition et certaines parties en ont été emportées par l'eau. Comme la fondation repose sur un niveau inégal et que par endroits le fond offre moins de résistance, on projette pour le moment, d'y apposer un caisson en bois à remplissage de pierre, dont plus tard, quand le caisson sera solidement fixé, la partie supérieure pourra être refaite en béton.

(Le crédit est adopté.)

Ecluse Saint-Ours, améliorations, $50,000.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons pas fait d'opposition aux autres crédits parce qu'ils sont vieux et que le pays s'est engagé à exécuter les travaux en question. Mais voici qui est nouveau; le ministre voudra peut-être nous expliquer ce projet.

L'hon. M. DUNNING: Le présent crédit a pour objet la reconstruction partielle de la vieille écluse à cet endroit, construite en 1847-1848, afin d'accommoder les bateaux d'un tirant de 7 pieds. Aux périodes d'eau basse l'écluse n'est pas navigable aux bateaux dont le tirant dépasse 5 pieds 6 pouces. En 1907 on a découvert que les bajoyers et les buscs de cette écluse étaient bien minés et, dans le cours des trois années suivantes, on a dépensé $74,000 en travaux de réparation. L'état actuel de l'écluse est pire qu'à cette époque et une réfection partielle s'impose.

M. HEAPS: Quel est le volume du trafic dans cette écluse?

L'hon. M. DUNNING: Je n'en ai pas les chiffres exacts; mais elle sert beaucoup au transport du bois, du charbon et du foin. Elle est sur la rivière Richelieu.

M. HEAPS: Le ministre a-t-il une idée des revenus perçus de cette source l'an dernier?

L'hon. M. DUNNING: Nous ne tirons pas de revenus de nos canaux; le service est gratuit.

(Le crédit est adopté.)

Barrage de Baker, améliorations, $30,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce crédit est nouveau aussi. Quel est son objet?

L'hon. M. DUNNING: La réfection en béton de l'encoffrement faisant face à la rive est du chenal. Ce qu'on appelle le barrage de Baker, en réalité des jetées directrices sur chaque rive du chenal de Baker en aval de l'écluse de Sainte-Anne, est le seul passage praticable, entre le fleuve Saint-Laurent et la rivière Ottawa, aux bateaux d'un tirant de 9 pieds. Les surfaces intérieures de l'encoffrement, construit en 1875, sont en décomposition et les matériaux tombent dans le chenal. Le bajoyer est se trouve plus atteint que l'autre et l'on juge nécessaire sa réfection immédiate.

(Le crédit est adopté.)

Ontario.—Canaux du Saint-Laurent, améliorations (à voter de nouveau, $7,000), $7,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ceci est le crédit ordinaire?

L'hon. M. DUNNING: Cette somme sera consacrée à l'amélioration de l'entrée d'amont du Rapide-Plat; c'est la balance due aux entrepreneurs.

(Le crédit est adopté.)

Canal Saint-Pierre, améliorations, $6,300.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cette somme est aussi une balance?

L'hon. M. DUNNING: Oui.

(Le crédit est adopté.)

Canal de la Trent, améliorations (à voter de nouveau, $155,840), $395,000.

M. MURPHY: Le ministre devrait, je pense, fournir certaines explications sur ces améliorations.

L'hon. M. DUNNING: Je dirai pour l'information des honorables députés des autres parties du pays que le canal de la Trent s'étend de la baie Georgienne jusqu'à Trenton; il offre un raccourci pour la navigation. La somme nécessaire est de $44,000 moins élevée que celle de l'an dernier; voici les articles qui absorberont ce crédit:

Construction des portes d'écluses	$20,000
Dragage et forage	25,000
Extension des radiers des écluses	5,000
Barrage, chutes d'Elliott, rivière Gull	10,000
Ciment pour la glissoire à billes, barrage de la rivière Hawk	4,000
Barrage du lac à l'Anguille	11,500
Reconstruction et réparation des barrages du réservoir	10,000
Divers (à voter de nouveau, $2,500)	6,500
Division de la Severn	
Personnel chargé des travaux	55,000
Division de la pointe Young (à voter de nouveau, $35,000)	80,000
Barrage à l'écluse 23 (à voter de nouveau, $59,340)	68,000
Pont à Atherley Narrows (à voter de nouveau, $40,000)	40,000
Ciment (à voter de nouveau, $19,000)	20,000
Dragage et forage	35,000
Divers	5,000
Total	$395,100

Je puis fournir des détails sur chacun de ces articles si on le désire.

M. MURPHY: Pouvez-vous nous donner une idée du tonnage?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans le passé, nous avons dû dépenser beaucoup d'argent sur ce projet et je crains que nous ne soyons forcés d'en dépenser encore plus à l'avenir. L'ancien régime avait pris pour politique dans les mêmes circonstances de ne rien dépenser, sauf pour les fins de sûreté. Nous avons été forcés de dépenser de l'argent pour prévenir les inondations, réparer un mur ici ou une écluse là. Nous avions là une responsabilité qu'il nous fallait dégager.

L'hon. M. DUNNING: Nous avons adopté exactement la même politique. Je pourrai dans une autre circonstance me procurer les chiffres sur le tonnage pour tous les canaux. Je regrette de ne pas les avoir ici, mais comme les dépenses du canal Welland viendront plus tard, nous pourrons discuter le tonnage des canaux.

M. BIRD: Quel genre de commerce fait-on surtout sur ce canal?

L'hon. M. DUNNING: Le trafic n'est pas considérable sur le canal de la Trent, car il n'est pas terminé de façon à permettre le passage entier, mais il se fait beaucoup de commerce local; un grand nombre de navires sont à louer pour le commerce ou le plaisir.

M. BIRD: On me dit que le trafic comprend surtout les voyages de plaisir. Le ministre croit-il convenable que nous votions chaque année de l'argent pour les navires de plaisance? Environ une demi-douzaine de navires de commerce seulement utilisent le canal chaque jour. Ce crédit me semble énorme.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami parle de la partie inférieure du canal. J'ai vu peu de trafic commercial sur cette partie du canal, mais il n'en est pas ainsi pour les autres parties. Mon honorable ami, je pense, tout comme moi, n'entreprendrait pas ces travaux aujourd'hui. Il se trouverait, je pense, dans la même position que celle dans laquelle je me suis trouvé lorsque l'on a demandé des crédits pour des travaux de ce genre. Le fait reste que les travaux sont là. Ils existent depuis nombre d'années; ils comportent des droits de propriété et autres choses semblables. C'est une entreprise artificielle dont le pays est responsable. La politique de mon honorable ami est apparemment la même que la mienne, c'est-à-dire de ne rien dépenser sauf pour maintenir cette propriété publique en bon état de réparation. Il pourrait y avoir des pertes de vie si nous agissions autrement et des dommages pourraient se produire. Si le ministre s'en tient à cela, on ne peut lui demander davantage.

L'hon. M. DUNNING: C'est bien cela. Si nous enlevons ce crédit, il nous faudra plus tard dépenser davantage sur cette propriété. Il ne serait pas pratique, à mon sens, d'agir ainsi.

M. BIRD: Je désirerais beaucoup plus savoir ce que pensait l'honorable député d'York-Ouest sur ce projet que d'obtenir les vues du ministre. Est-il disposé à faire une dépense d'un demi-million par année pour maintenir une route de navigation que fréquentent surtout les embarcations de plaisance, et cependant, lorsqu'il s'agit d'une entreprise commerciale comme le chemin de fer de la baie d'Hudson, à arrêter les travaux de la Chambre et à l'empêcher d'adopter un crédit, dont les proportions ne sont pas loin de celles du crédit actuel, si nous considérons l'objet de l'entreprise?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami se trompe. La somme d'un crédit importe peu; il s'agit de savoir si le principe en jeu est juste ou non. Il peut être

possible de démontrer le bien-fondé du principe de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Pour ma part, j'en doute. J'ai fait une offre loyale aux députés de l'Ouest, quand on m'a demandé ce que j'en pensais; si l'on avait accepté cette offre, les choses seraient bien avancées. Mais cela est du passé. Certains honorables députés, avant de partir, m'ont demandé particulièrement de faire remettre à plus tard la discussion de cet article. Quelques-uns d'entre eux approuvent fort la construction de cette voie ferrée. Mon honorable ami a tort de penser qu'on empêche l'adoption de ce crédit parce qu'on ne le discute pas aujourd'hui. Tel n'est pas le cas. En général, la discussion des crédits se poursuit bien plus rapidement quand tous les députés ont l'occasion d'exposer leur point de vue. Le crédit en discussion ne me plaît pas. Mon honorable ami se trompe absolument. J'espère qu'il ne prendra pas l'habitude de parler de la sorte. J'ai tenté d'expliquer clairement que je n'approuve le crédit à l'étude que parce qu'il n'y a pas moyen de faire autrement. J'ai demandé au ministre s'il se contente de faire, de temps à autre, les améliorations nécessaires pour maintenir l'élévation des rives et d'empêcher l'inondation des fermes et des maisons et peut-être des pertes de vie, ce dont nous serions responsables. L'ouvrage existe. Il y a une grande différence entre un crédit comme celui-ci, qu'il faut absolument accorder, et d'autres dont on peut se dispenser. Si mon honorable ami veut être juste, il en conviendra.

M. BIRD: Je ne pense pas qu'il existe aucune différence, en principe, car, à mon avis et de l'avis du chef de mon honorable ami, le crédit relatif au chemin de fer de la baie d'Hudson est indispensable. Je ne veux pas qu'il y ait de malentendu entre l'honorable député et moi. S'il demande de retarder la discussion relative à ce dernier crédit simplement pour qu'on puisse l'étudier plus attentivement, je ne m'y oppose pas. Mais je dois lui rappeler que, depuis quatre ans, on a discuté cette question dans la Chambre plus qu'aucune autre. A ma connaissance, on en a examiné chaque détail. Je suis peut-être porté à me fâcher un peu trop quand des honorables membres retardent la discussion de cet article qu'on aurait déjà dû adopté. Ceux qui s'intéressent à cette question constatent que l'été est arrivé et que, si le crédit relatif au chemin de fer de la baie d'Hudson n'est pas adopté bientôt, il perdra beaucoup de ses effets. Voilà tout. J'éprouve de la sympathie pour les honorables députés appartenant au groupe de mon honorable ami et qui, comme moi, s'intéressent à la question. Si j'ai soulevé le point, c'est parce que, me semble-t-il, la conduite de mon honorable ami est contradictoire: il laisse passivement adopter un crédit concernant une entreprise que je puis comparer à un "éléphant blanc" et il s'obstine à retarder la discussion du crédit bien plus important relatif au chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il est peut-être inutile d'essayer d'expliquer la chose à mon honorable ami; je vais toutefois tenter un autre effort. Le ministère des Chemins de fer comprend mon attitude, je pense; je vais tâcher de la faire comprendre à mon honorable ami. Ce dernier croit-il qu'il y aura perte de vie et que le pays risque d'avoir à verser des dommages-intérêts, si l'on ne construit pas le chemin de fer en question?

M. BIRD: L'aspect politique. . .

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami ne devrait pas se laisser arrêter par des considérations politiques. Mais je crains qu'il ne soit devenu un politicien fort pratique, et son programme politique se rapporte au chemin de fer de la baie d'Hudson. Il a parfaitement le droit d'en demander la construction. Je lui fais remarquer que le crédit que nous sommes à discuter est indispensable, comme l'a admis le ministre. Il nous a souvent fallu agir de la même façon à l'égard de crédits absolument inévitables et l'honorable député qui insiste tellement pour qu'on étudie aujourd'hui le crédit relatif au chemin de la baie d'Hudson se prononcera lui-même en faveur du crédit en discussion, du moins il l'a dit.

M. MURPHY: Comme le ministre a déclaré que le crédit est destiné à améliorer ou à tenir en bon état la partie du canal qui est déjà terminée, je comprends qu'on n'a pas l'intention de construire la partie nécessaire pour rendre le canal navigable de la baie Georgienne au delà de la ligne de partage des eaux. Actuellement, il existe à cet endroit une voie de halage qui permet de faire "passer les portages" aux navires, comme nous disons dans l'Ouest. Je suppose qu'on emploie le même terme, dans l'Est. On n'a pas l'intention de compléter le canal, jusqu'à la nappe d'eau ininterrompue.

(Le crédit est adopté).

Canal Welland, améliorations, $395,100.

M. GARLAND (Bow-River): Vu qu'on a réservé l'autre article relatif au canal Welland, je demande que celui-ci le soit aussi.

L'hon. M. DUNNING: Je serais bien disposé à réserver cet article, mais je pourrais expliquer à mon honorable ami qu'il s'agit

ici du canal existant déjà. On a réservé l'article quant au nouveau canal Welland.

(Le crédit est adopté.)

Commission des chemins de fer du Canada; entretien et exploitation, $250,030.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel est le motif de cette augmentation? On accroît sans cesse les frais, semble-t-il.

L'hon. M. DUNNING: L'augmentation est de $4,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Donnez-nous des détails?

L'hon. M. DUNNING: Il s'agit tout à la fois du personnel de la commission, des commis de diverses sortes, et la nomenclature en serait longue. Le personnel compte quatre-vingt-dix fonctionnaires au lieu de quatre-vingt-six l'année dernière. Ce qui veut dire qu'on prévoit les salaires de quatre autres. La commision du service civil, au cours de l'année dernière, a fait une certain remaniement de la classification assez considérable et ce n'est pas facile de voir où iront ces quatre nouveaux.

M. ANDERSON (Toronto): L'augmentation du crédit provient-elle de la hausse des appointements sur la liste de paye du personnel?

L'hon. M. DUNNING: Oui, sauf quant à ce que j'ai déjà mentionné.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est mon avis qu'il y a un peu plus que cela. Je songe encore au temps où mon honorable ami déclarait que nous faisions tant de gaspillage, quand en réalité nous étions bien plus économes en 1921.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai dit rien de tel.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pensais que l'honorable député avait tenu ces propos.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député doit ne pas avoir la conscience en paix.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oh! nullement. Il n'y a rien comme de se rendre compte d'avoir été plus économe que le voisin. En 1921 le crédit était de $190,000; il avait été de $190,150 l'année précédente.

L'hon. M. DUNNING: Aujourd'hui le chiffre des appointements s'élève à $206,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pensais réellement avoir un personnel assez considérable quand j'étais à la tête de cette commission. Jamais le gouvernement n'a rejeté une seule de mes demandes de dépenses.

[L'hon. M. Dunning.]

Je croyais que j'avais assez de fonctionnaires et que cela coûtait assez d'argent au pays. Le gouvernement de l'époque n'a jamais limité la commission de façon inopportune quand j'étais commissaire.

M. POWER: L'honorable député songe-t-il aux talents supérieurs des messieurs qui composent aujourd'hui la commission?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si le ministre en juge par là, il semble que l'écart dans la dépense sous les divers présidents de la commission est de $60,000 par année. Faut-il accepter sérieusement la manière de penser de l'honorable député et reprocher toute cette augmentation extravagante au nouveau président comme l'a laissé entendre l'honorable député?

L'hon. M. DUNNING: L'explication que mon honorable ami demande à l'égard de la question posée par l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) est exactement la réponse qu'il faut à sa propre question. Il n'y a pas moins de quarante-six augmentations statutaires dues au remaniement de la classification, dans le bordereau de cette année, comparativement à celui de l'année dernière, augmentations formant une somme globale qui dépasse $6,000. Elles se produisent automatiquement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre ne doit pas avoir le nombre des fonctionnaires de l'année 1921?

L'hon. M. DUNNING: Non, mais je serai enchanté de me procurer ce renseignement pour mon honorable ami.

M. le PRESIDENT: Le crédit est-il adopté?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Réservé.

L'hon. M. LAPOINTE: Après que le ministre a été si gentil?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le comité, je pense, reconnaîtra que nous avançons assez rapidement. Il ne faut pas nous départir de cette idée et le crédit devrait être réservé.

L'hon. M. DUNNING: Je suis d'avis que mon honorable ami reconnaîtra qu'au cours de l'après-midi j'ai été plus que généreux à son égard, et à moins qu'il n'ait d'autre raison que le simple désir de savoir le nombre des fonctionnaires en 1921, j'aimerais faire avancer le travail quelque peu.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre fait assez bien avancer le travail. Il s'est montré bienveillant, mais seulement par spasmes. Il a une façon particulière

de sauter d'une question à une autre absolument différente. Mieux vaudrait, je crois, aborder l'autre crédit.

M. GARDINER: A cette extrémité de la Chambre, nous n'entendons rien du tout. Je propose que le ministre des Chemins de fer et l'honorable député de York-Ouest sortent pour régler la question et puis reviennent.

M. O'NEILL: Pendant que nous en sommes à cette question, il y a plus ou moins chevauchement pour le transport des explosifs. Je crois savoir qu'il existe un service des explosifs au département des Mines, mais le transport des explosifs est du ressort de la commission des chemins de fer. Combien coûte ce service? Il semble que ce devrait être des fonctions du département des Mines.

L'hon. M. DUNNING: Des fonctionnaires du département sont préposés à la sécurité publique, aux machines et à la prévention des incendies, mais je ne vois rien touchant les explosifs.

M. O'NEILL: Il doit y avoir des employés chargés de veiller au transport convenable des explosifs, de voir à empêcher, par exemple, l'accouplement d'un wagon spécial d'explosifs à une convoi de voyageurs. Combien ce service coûte-t-il au chemin de fer?

L'hon. M. DUNNING: La commission des chemins de fer trace certains règlements qui régissent le transport des explosifs.

M. O'NEILL: Mais qui veille à leur application?

L'hon. M. DUNNING: Il n'est pas de fonctionnaire spécialement désigné comme inspecteur des explosifs, mais je présume que certains des fonctionnaires mentionnés veillent au respect de ces règlements. Plusieurs ordres de la commission des chemins de fer ne sont pas exécutés directement par les chemins de fer, comme mon honorable ami le laisse entendre. Ils deviennent une partie de notre législation et ceux qui les enfreignent sont poursuivis de la manière ordinaire. Au pied levé, je ne puis affirmer catégoriquement l'existence d'un fonctionnaire spécialement préposé aux explosifs, et je doute fort que la chose soit praticable.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il est aux Etats-Unis un corps fort compétent appelé le Bureau of Explosives qui, sans cesse, s'occupe plus ou moins de cette question. Il découvre des moyens de transport des articles dangereux, et nous nous sommes servis de son travail dans une large mesure. Nous avons aussi nos propres experts à notre service des mines. Il est des règlements tracés par la commission des chemins de fer touchant le transport des explosifs, et bien que des inspecteurs soient chargés de veiller au mode de transport de divers articles, il est impossible d'indiquer les frais d'inspection des explosifs ici et là.

M. le PRESIDENT: Le crédit sera-t-il adopté?

Quelques VOIX: Adopté.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Adopté? Je pense qu'il sera adopté sur division, et nous discuterons de nouveau la question à un moment qui ne sera pas autant à la convenance du ministre.

L'hon. M. DUNNING: J'ai envoyé chercher le ministre des Finances.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne retarderai pas l'adoption de ce crédit, mais s'il est adopté, ce sera sur division, et nous le discuterons de nouveau à un moment où ce ne sera pas autant à la convenance du Gouvernement.

L'hon. M. DUNNING: Ce sera toujours à notre convenance. Nous réserverons le crédit.

(Le crédit est réservé.)

Commission des grandes routes; organisation et rémunérations du personnel de la Commission des grandes routes, y compris A. W. Campbell, commissaire en-chef des grandes routes, au traitement de $5,000 par année, $32,000.

M. SANDERSON: Comment la commission des grandes routes du Canada coopère-t-elle avec la commission provinciale de l'Ontario, disons? Quelle est l'étendue des pouvoirs de la commission fédérale sur les grandes routes provinciales?

L'hon. M. DUNNING: Les dispositions de la loi relative aux grandes routes du Canada comportent ce qu'on appelle un subside fédéral touchant la construction des principales grandes routes dans les provinces. Le travail de cette commission tire graduellement à sa fin. La loi prévoit l'octroi d'une somme déterminée durant une certaine période, et comme le travail diminue, nous réduisons le personnel. Nous comptons avoir fini l'an prochain.

(Le crédit est adopté.)

Pour payer les salaires et les dépenses pour les relevés et recherches au sujet du chenal maritime du Saint-Laurent, y compris le comité national consultatif du Canada et ses employés, y compris E.-B. Jost, $2,500, comme aide de la Commission du génie, et G.-W. Yates, $1,200, comme secrétaire, $130,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel est le personnel de cette commission.

L'hon. M. DUNNING: Au bureau de Cornwall il y a les fonctionnaires suivants: l'ingé-

nieur divisionnaire, l'ing. adjoint, l'ingénieur junior, 2 préposés aux instruments, 2 sondeurs, 2 aides aux ingénieurs, 1 sténographe, catégorie 1, 6 mesureurs, 2 manœuvres. Les frais de voyage s'élèvent, en tout, à $27,000. Au bureau chef, il y a: 1 directeur senior des travaux; 1 directeur junior des travaux; 2 assistants; 1 mécanicien de l'usine de génération électrique; 1 dessinateur principal; 1 sténographe, classe 3; 1 aide ingénieur; 1 sténographe, classe 2; 1 dessinateur senior, 2 ingénieurs en construction; 1 dessinateur industriel du service électrique; 2 dessinateurs supplémentaires de Cornwall. Total des dépenses, papeterie et le reste compris, $40,350. Deux membres du bureau du génie ayant la direction de ce service, —je crois que mon honorable ami tient surtout à ce renseignement,—reçoivent $50 par jour, pour 15 jours par mois, soit 360 jours, ou $18,000.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Quels sont les noms des ingénieurs?

L'hon. M. DUNNING: Le général Mitchell pour un; l'autre est un Canadien français dont j'ignore le nom pour le moment. M. MacLachlan, du département des Chemins de fer et des Canaux, est le président. Il relève du crédit suivant. Il a fourni 200 jours d'ouvrage, estime-t-on. Le reste du crédit représente des frais de voyage.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Qu'est-ce que M. MacLachlan a reçu?

L'hon. M. DUNNING: Le travail de M. MacLachlan représente 17 jours par mois, soit 200 jours par année, ou, $50 par jour, $10,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Combien de Commissions avons-nous actuellement à l'œuvre sur ce projet?

L'hon. M. DUNNING: La commission nationale à laquelle j'ai fait allusion...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si vous permettez: la commission nationale est composée de M. MacLachlan, M. Mitchell et d'autres.

L'hon. M. DUNNING: Ceux-là constituent le bureau du génie.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est ce que je pensais.

L'hon. M. DUNNING: La commission nationale comprend...: j'oublie les noms, mais je me les procurerai pour mon honorable ami. Le très hon. M. Graham est le président de cette commission.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pas maintenant, n'est-ce pas?

[L'hon. M. Dunning.]

L'hon. M. DUNNING: Oui, il l'est encore. Sir Clifford Sifton, le Dr McDougald, M. Ahearn d'Ottawa, et plusieurs autres. Je communiquerai tous les noms à mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et il y a d'autres commissaires?

L'hon. M. DUNNING: La commision interdépartementale.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Qui fait partie de celle-ci?

L'hon. M. DUNNING: Un représentant de chacun des départements suivants: Milice, Chemins de fer et Canaux, Travaux publics, Intérieur, Justice, Affaires extérieures. Je parle de mémoire. Le travail de cette commission consiste à préparer pour l'enquête sur la canalisation du Saint-Laurent le point de vue des différents départements, car ce projet comporte bien des aspects.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami peut-il résumer les rapports qui ont été faits, à qui ils ont été adressés et ce qui a été décidé?

L'hon. M. DUNNING: Voici quelques-uns des travaux terminés:

Le relevé du Saint-Laurent de Lachine à Montréal, commencé l'année d'avant, a été terminé.

Sondages supplémentaires le long de la route projetée, en vue d'un canal entre Lachine et l'île des Sœurs.

Sondages supplémentaires sur le site d'un barrage projeté du Saint-Laurent, au pied des rapides Lachine.

14 forages jusqu'au roc ont été pratiqués le long du chenal projeté de navigation et d'hydraulique, à la tête du Lac Saint-Louis.

Levés topographiques continués de chaque côté du fleuve entre Lachine et Montréal, principalement entre Highlands et Verdun, et entre Caughnawaga au nord, et La-Tortue du côté sud du fleuve.

Dix sondages supplémentaires sur la voie du canal projeté entre Hungry bay et le fleuve Saint-Laurent ont été terminés.

Les sondages le long de la rive sud du Saint-Laurent, près des Cèdres, sont terminés aussi, de même que 12 sondages du lit du barrage projeté du fleuve à la tête des rapides des Cèdres.

Des sondages ont été pratiqués au sud des rapides du Côteau.

L'emplacement d'une usine électrique projetée à pointe Cascades, tête du Lac Saint-Louis, a été sondé en partie.

L'étude topographique du terrain entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, a été étendue de manière à comprendre les deux rives du fleuve et les îles dans le fleuve.

L'on a continué d'enregistrer le débit du Saint-Laurent à la pointe des Iroquois, d'établir des lignes précises de niveau, de même que de constater les crues aux endroits d'observation du fleuve.

Dans la zone internationale du Saint-Laurent, la section américaine a terminé le relevé du fleuve entre Kingston et Iroquois, ainsi qu'entre l'île Barnhart et Cornwall. Elle est à terminer aussi un sondage très

étendu. Ces sondages comprennent un examen à fond de la nature du lit du barrage projeté au Long-Sault. Deux forages verticaux ont été pratiqués jusqu'à cent pieds de profondeur, d'où l'on fore horizontalement ensuite au-dessous du Long-Sault.

Il y a eu deux assemblées régulières avec les ingénieurs américains depuis le 31 mars 1925, tous les membres étant présents, et six autres réunions non officielles ont été convoquées pour régler les détails des enquêtes relatives aux travaux de bureau et de l'extérieur.

Il y a beaucoup plus.

M. MacLEAN (York-Sud): Quelle profondeur se propose-t-on de donner au chenal en amont de Montréal jusqu'au lac Ontario?

L'hon. M. DUNNING: Une profondeur de 30 pieds.

M. MacLEAN (York-Sud): Quand l'atteindra-t-on?

L'hon. M. DUNNING: Oh!

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami m'a donné une liste de ce qui a été fait. D'après ce qu'il m'a dit, je suppose que beaucoup plus avait été accompli.

L'hon. M. DUNNING: Oui, en continuation du même genre de travail.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Les travaux d'études sont-ils terminés dans aucune section?

L'hon. M. DUNNING: Pas encore.

M. BEAUBIEN: Et ils ne le seront jamais.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député dit qu'ils ne seront jamais achevés.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai jamais dit cela.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non, l'honorable député de Provencher. Je me demande pourquoi il fait cette assertion. J'espère qu'il se trompe.

M. BEAUBIEN: Je dis cela parce que tous les ans, nous votons le même crédit pour tous ces travaux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est bien triste. Le ministre peut-il expliquer combien il reste à faire?

L'hon. M. DUNNING: On pense que le bureau des ingénieurs pourra présenter un rapport au comité national avant cet automne. Naturellement, il faudra, comme le sait mon honorable ami, que le comité national s'entende avec le comité national américain au sujet des questions internationales. Nous voulons être absolument prêts en ce qui nous concerne, et les Américains, je suppose, avec leur énergie coutumière, voient à être parfaitement préparés, en ce qui touche la partie internationale du canal. Tout ce travail est nécessaire pour permettre à chaque nation de déterminer si le projet sera entrepris de la manière dont il a été décidé en divers milieux.

M. MacLEAN (York-Sud): Mais nous avons la déclaration précise, n'est-ce pas, que le canal Welland sera creusé à une profondeur de 30 pieds? Quand aurons-nous l'assurance que le bas du Saint-Laurent atteindra la même profondeur relativement au projet international que nous sommes à examiner?

L'hon. M. DUNNING: Monsieur le président, si toutes ces choses étaient aussi faciles à réaliser qu'à dire, je pourrais donner une réponse définitive à mon honorable ami, mais ce projet est gigantesque.

M. MacLEAN (York-Sud): Je le sais.

L'hon. M. DUNNING: Nous en avons eu la preuve au sujet de la partie que nous avons entreprise nous-mêmes en décidant de donner au canal Welland une profondeur de 30 pieds. Ce travail dure depuis cinq ans.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Bien plus longtemps.

L'hon. M. DUNNING: Certains travaux ont été faits durant la guerre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ils ont été commencés avant la guerre et suspendus avec elle.

L'hon. M. DUNNING: Je ne crois pas me tromper en disant qu'il faudra encore trois ans. Cela donne une idée de l'immensité du projet, parce que le canal Welland n'est que l'un des canaux nécessaires à l'achèvement de toute l'entreprise. Je désire assurer au comité que si ce travail préliminaire est fait convenablement, il ne sera pas gaspillé d'argent, en supposant que le projet collectif des deux pays soit mis à exécution. Tout ce travail est nécessaire, d'abord pour décider si nous devons l'entreprendre, et, en second lieu, pour établir une base assez exacte des travaux lorsque le temps voulu de commencer sera arrivé.

M. GARLAND (Bow-River): Est-ce alors la politique définitive du Gouvernement d'entreprendre l'établissement à compte et demi des voies navigables en eau profonde du Saint-Laurent?

L'hon. M. DUNNING: Non, la politique définitive du Gouvernement n'est pas de faire quoi que ce soit de la sorte. Tous les travaux actuels ne sont nécessités qu'en prévisions de la politique à déterminer.

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre a dit qu'il est possible que les deux pays entreprennent ce projet à compte et demi, bien que ce n'ait peut-être pas été son intention.

L'hon. M. DUNNING: Je le regrette, mais je ne puis saisir les remarques de mon honorable ami. Il se plaint parfois qu'il ne peut entendre ce que nous disons et je lui renvoie le compliment.

M. GARLAND (Bow-River): Je verrais avec plaisir que le ministre vînt se placer un peu plus par ici. Au cours de ses observations, tout à l'heure, le ministre a fait allusion à l'exécution de ces travaux à compte et demi par les Etats-Unis et le Canada. J'ai pensé que c'était peut-être un *lapsus linguae* de sa part et j'ai voulu m'assurer tout simplement que ce n'est pas le programme arrêté du Gouvernement d'entreprendre l'exécution de ces travaux de concert avec nos voisins du sud.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai jamais eu l'intention de laisser entendre que nous avons pris des engagements définitifs de ce chef. Lorsque j'ai fait allusion à la possibilité de mener l'entreprise à bonne fin de concert avec les Etats-Unis, j'ai déclaré que les investigations en cours sont nécessaires afin de permettre au Gouvernement de se prononcer avec intelligence sur l'exécution d'un programme quelconque, y compris celui d'exécuter l'entreprise à compte et demi avec nos voisins du sud. Cependant, le Gouvernement canadien n'a jamais pris d'engagements d'aucune sorte en vue de l'exécution de ces travaux, soit seul soit à compte et demi avec les Etats-Unis. Les investigations qui se poursuivent maintenant sont faites dans le but de nous permettre de prendre une décision intelligente en ce qui regarde ces problèmes.

M. HOCKEN: La cause du Canada a-t-elle été bien préparée et quand l'exposé des faits sera-t-il au complet? Le ministre est-il en mesure de nous dire la date approximative de la conférence mixte des deux comités nationaux afin que nous puissions nous faire une idée du délai qui s'écoulera avant qu'il soit possible de prendre une décision touchant la solution de ce grand problème dont la nécessité s'impose à mon humble avis?

L'hon. M. DUNNING: J'ai laissé entendre tout à l'heure,—mon honorable ami était peut-être absent à ce moment-là,—que nous avons l'espoir d'obtenir le rapport de la commission des ingénieurs Canadiens au comité national, au cours de l'automne prochain. Après cela, il appartiendra au comité national des Etats-Unis de faire des arrangements afin de rencontrer le comité national Canadien. On ne devrait pas décider la question à la hâte suivant moi. Le problème revêt une grande importance au point de vue national et il comportera, c'est incontestable d'énormes obligations au point de vue financier. Peut-être vers la fin de l'automne les comités des deux pays auront-ils recueilli assez de renseignements techniques pour être en mesure de discuter la question; c'est là tout ce que je puis dire pour l'instant. En ce qui regarde la préparation de notre cause, on s'en occupe actuellement. Il n'y a guère lieu cependant de dire qu'il s'agit de la préparation d'une cause, car, en réalité, tout se résume à réunir des renseignements sous la direction des ingénieurs.

M. MACLEAN (York-Sud): Alors, le creusement du canal de Welland à trente pieds a sa raison d'être. L'entreprise a sa raison d'être à mon sens, étant donnée l'amélioration sensible qui en est résultée pour ce qui est du transport du grain. Si l'on transporte le grain au lac Ontario par un canal en eau profonde, les tarifs de marchandises seront probablement abaissés et, bien que des doutes raisonnables subsistent quand à l'avenir, l'idée de creuser le canal Welland est saine et je tiendrais à voir les travaux terminés le plus tôt possible.

M. EULER: On a pris l'habitude de considérer le nouveau canal Welland comme l'un des chaînons du gigantesque projet de l'approfondissement des canaux du Saint-Laurent. advenant le cas toutefois où le projet ne serait pas mis à exécution, soit de concert avec les Etats-Unis ou séparément par le Gouvernement canadien, le ministre est-il prêt à dire que les débours énormes qu'occasionne le creusement du canal Welland sont justifiés et, dans l'affirmative, de quelle façon? Je me demande si ce serait une entreprise profitable de transporter le grain jusqu'à l'autre bout du lac Ontario par le canal Welland? Les avantages que nous retirerons du creusement du nouveau canal Welland compenseront-ils ces dépenses advenant le cas où le projet de la canalisation du Saint-Laurent en resterait-là?

L'hon. M. DUNNING: Il serait préférable que cette discussion fût retardée jusqu'à l'instant où nous aborderons l'examen du crédit affecté au creusement du canal Welland; la considération de cet article du budget a été différée, cet après-midi, à la demande de quelques honorables membres.

M. EULER: J'ai soulevé la question tout simplement parce qu'elle cadrait avec les remarques faites précédemment.

L'hon. M. DUNNING: C'est parfait; mais nous nous sommes écartés de la question. Je

serai peut-être obligé de fournir les mêmes explications à deux ou trois reprises différentes au cours de la discussion; il est préférable que nous attendions d'avoir atteint l'examen de ce crédit.

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

Reprise de la séance

L'hon. M. DUNNING: Avant la suspension de la séance, monsieur le Président, on m'a demandé certains renseignements concernant les noms des membres qui composent le comité consultatif national. Voici l'ordre de renvoi en ce qui regarde ce comité, sous le régime de l'arrêté du conseil du 7 mai, 1924:

Pour examiner d'une façon générale si, oui ou non, le projet, une fois mis à exécution, serait avantageux pour le Canada si les bénéfices qui pourraient en résulter et les gains pécuniaires, directs ou indirects, que l'on peut escompter de cette source sont de nature à contrebalancer les désavantages du projet, s'il y en a; si oui ou non Votre Excellence devrait entrer en pourparlers avec les Etats-Unis d'Amérique en vue de négocier un traité pour assurer l'exécution des travaux nécessaires et quelle devrait être la nature des stipulations qu'une pareille convention devrait comporter.

Tels sont les devoirs du comité consultatif national au sujet des eaux du Saint-Laurent. Quant aux membres de ce comité, j'ai sous les yeux une liste que je n'avais pas auparavant. La voici: actuellement le très honorable G. P. Graham est président. Les autres membres sont: Thomas Ahearn, Ottawa; Hon. W. E. Foster, Saint-Jean, (N.-B.); Beaudry-Leman, Montréal; Edward D. Martin, Winnipeg; Docteur Wilfrid L. McDougald, Montréal; l'hon. sir Clifford Sifton, Toronto; major général John W. Stewart, Vancouver; l'hon. Adélard Turgeon, Québec.

Les membres du comité national pour les Etats-Unis ont été nommés par le président comme suit: l'hon. Herbert Hoover, secrétaire du Commerce, président; William C. Breed, avoué, de New-York, ancien président de la New-York Merchants' Association; James A. Davidson, Bay-City (Mich), vice-président de la "American Shipbuilding Company", de Bay-City; James P. Goodrich, Winchester (Ind.), ancien gouverneur de l'Indiana; James R. Howard, Chicago (Ill), ancien président de la "American Farm Bureau Federation"; James D. Noonan, de l'American Federation of Labour; Stephen B. Davis, Washington (D.-C.), conseil et Charles P. Craig, Washington (D.-C.), secrétaire.

Quant à la commission mixte d'ingénieurs les membres de la section canadienne sont: D. W. McLachlan, président, département des Chemins de fer et des Canaux; Olivier O. Lefebvre, ingénieur en chef de la commission des Eaux courantes de Québec, Montréal; brigadier général Charles H. Mitchell, Toronto.

Les membres de la section américaine de la commission mixte d'ingénieurs sont: le brigadier général Edward Jadwin, président; le colonel William Kelly et le lt-colonel George E. Pillsbury.

On a posé des questions au sujet de l'autre comité qui réunit les divers départements de notre propre gouvernement en ce qui regarde les diverses questions qu'entraîne ce problème. Le président de ce comité est le colonel Biggar, conseil du gouvernement. Le département des Finances est représenté par M. Russell, et M. Viets comme substitut; le département de la Défense Nationale, par le brigadier général A. G. L. McNaughton; le département des Travaux publics, par M. K. M. Cameron, avec M. Coutlée comme substitut; le département de l'Intérieur, par M. J. T. Johnston; le département de la Marine et des Pêcheries, par le capitaine F. Anderson, avec M. V. W. Forneret, comme substitut; le département des Chemins de fer et des Canaux, par M. E. B. Jost; le département du Commerce, par M. Gordon Wrong et le département des Affaires extérieures par le docteur O. D. Skelton.

M. HOCKEN: La raison pour laquelle j'ai demandé aujourd'hui si nous allions en arriver à une décision conjointe sur cette question est le fait que, actuellement, aux Etats-Unis, il existe une très forte agitation pour faire creuser un canal entièrement américain, et, autant qu'on peut en juger par les rapports des journaux, ce projet reçoit énormément d'appui. Si ce canal est jamais construit, toute coopération entre le Canada et les Etats-Unis pour la construction du canal du Saint-Laurent se trouve terminée. C'est pourquoi je suis d'avis qu'il est de la plus haute importance de préparer notre cause et de demander aux Etats-Unis d'entrer en conférence avec nous afin d'atteindre une décision et savoir si nous allons ou non exécuter ces travaux. Il me semble que c'est une des plus importantes décisions que doit prendre le Dominion. A mon sens, cela donnerait aux ports de Montréal et Québec la suprématie comme ports d'exportation des grains de l'univers, parce que ce canal amènerait non seulement tout le grain du Nord-Ouest, mais aussi une grande partie du grain des états de l'ouest et de l'ouest central des Etats-Unis. Si le canal était assez profond pour permettre le passage des navires ayant un fort tirant d'eau, nous aurions une énorme quantité de marchandises traversant pour ainsi dire tous les Grands lacs et le Saint-Laurent, probablement vers Québec. Cela

serait peut-être la ligne commerciale la plus importante du monde. Voici les avantages que j'en attends: je ne crois pas que beaucoup de vapeurs irréguliers viennent de l'océan à la tête des lacs, bien qu'il puisse y en avoir. J'imagine que la méthode économique de charger le grain serait de charger les bateaux à la tête des lacs, avec 500,000 boisseaux, car il y a des navires de cette capacité. Ces navires iraient à Montréal ou à Québec et rompraient leur chargement, remplissant probablement trois ou quatre vapeurs irréguliers prêts à prendre une cargaison. Il y aurait un fort volume,—peut-être un volume considérable,—de marchandises en caisses remontant aux lacs. Si vous pouvez imaginer ce qu'il est possible de faire avec cette voie, comme j'ai tenté de la décrire à la hâte, je crois que vous devrez admettre qu'il s'agit du plus grand projet que le Canada ait jamais envisagé pour agrandir son propre commerce et transporter les marchandises de ses voisins à leur avantage et à son profit. Le coût estimé de ces travaux serait d'environ $250,000,000.

L'hon. M. DUNNING: Non.

M. HOCKEN: Quel est-il?

L'hon. M. DUNNING: Voulez-vous dire la dépense totale?

M. HOCKEN: J'avais compris que la dépense approximative était de 250 millions. Je n'inclus pas le canal de Welland, mais cela comprend les autres ouvrages sur le Saint-Laurent inférieur. C'est le chiffre cité par M. Gardener, de Chicago, qui a longuement étudié la question. Le ministre a-t-il le chiffre de la dépense totale?

L'hon. M. DUNNING: En disant non, je pensais que l'honorable député n'incluait pas le canal de Welland.

M. HOCKEN: Non, je ne l'incluais pas.

L'hon. M. DUNNING: Les premiers devis pour les travaux de Kingston à Montréal représentent 252 millions.

M. HOCKEN: C'est ce que je voulais dire. C'est ce que fait observer M. Gardener. Je l'ai rencontré il y a un peu plus d'un an et j'ai eu un long entretien avec lui. Pour financer l'entreprise, il suggérait une commission composée de représentants du Canada et des Etats-Unis qui ferait faire les travaux et exploiterait ensuite l'entreprise sans bénéfices. Il faudrait rétribuer les commissaires et on aurait sans doute besoin d'un nombreux personnel pour le service du canal et la comptabilité. Mais si les deux gouvernements pouvaient s'unir pour établir ce canal et l'exploiter sans exiger de bénéfices, cela nous ferait un cours d'eau amplement suffisant, et aussi très avantageux. En tenant compte des avantages que toutes les provinces, à l'exception de la Colombie-Anglaise pourraient en retirer et l'essor qu'il donnerait à notre commerce avec nos voisins, je considère que c'est le projet le plus important dont le Canada ait jamais été saisi en matière de moyens de transport. Je demande donc au ministre d'insister auprès des commissaires sur la nécessité d'entrer en pourparlers avec l'autre nation et de se prononcer le plus tôt possible. Je crois qu'ils se prononceraient en faveur du canal; du moins, je l'espère. Il faut savoir à quoi s'en tenir avant que l'agitation en faveur d'un canal entièrement américain à travers l'état de New-York gagne beaucoup plus de terrain.

L'hon. M. DUNNING: Je peux répéter ce que j'ai déjà dit cet après-midi relativement à la date à laquelle la commission mixte des ingénieurs fera probablement son rapport. Quant au projet de canal américain, on m'informe qu'il coûterait environ 600 millions, de sorte qu'il n'y a pas grand'chose à craindre.

M. HOCKEN: Là-bas on ne se soucie guère de quelques millions de plus ou de moins.

L'hon. M. DUNNING: C'est possible. On ne peut pas utiliser la force hydraulique sur un canal exclusivement américain. Je ne veux pas discuter pour le moment quels seraient les avantages de la canalisation du Saint-Laurent. Le comité consultatif national doit s'en enquérir, et je ne veux pas, par des prédictions trop encourageantes, anticiper le résultat de ses recherches. Je puis assurer à l'honorable député que je veillerai à ce que l'enquête se fasse le plus vite possible, sans toutefois rien négliger. Il est important d'être complètement renseigné avant de prendre une décision.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle était la date du rapport de la commission mixte internationale? Je crois que la commission a conclu, il y a quelque temps, à l'adoption du projet.

L'hon. M. DUNNING: Le 19 décembre 1921. J'en citerai un passage pour montrer que nous nous sommes occupés de ces propositions. Voici ce que disait le rapport.

La commission est convaincue que, dans une affaire d'une telle importance, comportant des aspects techniques plus ou moins sujets à discussion, et touchant aux intérêts de plusieurs millions de personnes, l'on ne peut prendre trop de soin pour assurer l'adoption de plans qui seront au-dessus de toute critique raisonnable aussi bien au sujet du projet général de

canalisation que de l'exécution de ses détails. Il est donc à désirer que, avant de prendre des mesures pour mettre en pratique les avis de la commission, les plans de la commission d'ingénieurs, de même que les commentaires ou les critiques ou les plans transmis à la commission par d'autres ingénieurs, soient renvoyés au comité dont le personnel sera augmenté d'autres ingénieurs éminents, afin d'accorder à toute la question l'étude approfondie et complète que son étendue et son importance commandent.

M. MACLEAN (York-Sud): Jusqu'à quand en retardera-t-on l'étude?

L'hon. M. DUNNING: J'ai indiqué, cet après-midi, que le comité des ingénieurs serait, autant que je peux voir, en mesure de faire son rapport l'automne prochain. Ensuite, il appartiendra au comité national d'examiner le rapport du point de vue de la nation qu'il représente et alors les deux nations agiront de commun accord.

L'hon. M. STEVENS: Je ne me propose pas pour le moment de me prononcer sur le point de savoir si, oui ou non, le Canada devrait adopter le projet et y donner suite.

L'hon. M. DUNNING: Ni moi non plus.

L'hon. M. STEVENS: Etant donné que nous n'avons aucun renseignement, il me semble que ce n'est ni le temps ni l'endroit propice pour se prononcer à ce sujet. Le moment approche, s'il n'est pas déjà arrivé, où il faudra en venir à une décision plus ou moins définitive. Le ministre a cité un passage du rapport de la commission mixte internationale, soumis en 1921, et d'après ce rapport, ce problème, qui avait déjà fait l'objet d'une étude approfondie, devrait être renvoyé encore une fois à un corps plus nombreux d'ingénieurs. Cette proposition me paraît des plus sensées. Je n'ai aucun reproche à adresser aux ingénieurs qui font partie de la commission, mais je juge qu'il serait peu judicieux de créer cette commission supplémentaire, qui s'ajouterait à la commission d'ingénieurs. Il existe une autre commission, composée de sir Clifford Sifton, du docteur McDougald, de Montréal, et des autres messieurs mentionnés, dont quelques-uns sont à mes yeux des gens fort estimables et éminemment compétents tandis que d'autres le sont plus ou moins. Depuis quelque temps j'ai l'impression,—et cette impression ne laisse pas de se confirmer ce soir,—que cette commission est une espèce de commission de tactique, de commission directrice. . .

L'hon. M. DUNNING: De stratégie.

L'hon. M. STEVENS: Non, c'est là une expression sacrée qu'il ne faut pas employer en parlant de ces affaires honteuses. Je veux dire une commission directrice, une commission de tactique, une commission qui,—et si je manque de justice à l'endroit du ministre, je l'invite à me reprendre,—devrait se réunir pour examiner le problème. On a, sans doute, pensé qu'une fois que les ingénieurs ou les techniciens se seraient acquittés de leur part des travaux et auraient soumis leur rapport à cette commission supplémentaire, un nouvel examen s'imposerait qui provoquerait un délai interminable, un délai de plusieurs années. Franchement, j'estime cette question d'une importance telle que l'on devrait, aussitôt que possible, communiquer à la Chambre tous les renseignements d'ordre technique que possède le département. Je ne me dissimule pas qu'il faut procéder avec prudence, mais la commission mixte internationale a soumis son rapport il y a environ quatre ans et demi, et pendant cette période, la commission des ingénieurs a dû, à peu de chose près, en faire une étude suffisante pour nous fournir tous les renseignements techniques voulus. Je suis d'avis que l'on devrait, à une date rapprochée,—à la prochaine session du Parlement, dirais-je,—nous soumettre l'exposé le plus complet possible de toutes les difficultés d'ordre technique que l'on a solutionnées, ce qui nous permettrait de juger des avantages de l'entreprise au point de vue national. Je ne suis pas prêt à formuler d'avis dans un sens ou dans l'autre. Ce serait d'ailleurs inutile même d'y songer, mais je crois que le Parlement devrait avoir tous ces renseignements. Avec mon honorable ami de Toronto (M. Hocken), je conviens qu'il s'agit peut-être d'une des questions les plus importantes qui se soient imposées à l'attention, non pas de la Chambre, mais de tout le pays, depuis nombre d'années. C'est une question de solution fort difficile au double point de vue constitutionnel et économique. L'emploi de ces fonds, chaque année, n'aura de raison d'être et ne sera à propos que si l'on a un objet précis en vue et j'espère que le rapport ou les rapports des ingénieurs, car je veux croire qu'il ne leur serait pas nécessaire d'avoir épuisé tous les sujets à l'étude avant de faire un rapport. . .

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami serait-il d'avis que les ingénieurs soumettent un rapport intérimaire?

L'hon. M. STEVENS: Ce n'est pas ce que je demande; si je me souviens bien, je n'ai jamais parlé de la chose à un ingénieur, sauf l'an dernier alors que j'en ai dit un mot à un ou deux membres de cette profession, des hommes bien en vue, qui ne faisaient pas partie de la commission. Si les ingénieurs s'étaient prononcés contre le projet, je n'apposerais pas mon opinion à la leur. Mais si les ingénieurs sont prêts à présenter un rapport intérimaire sur un aspect quelconque du problème, ce Parlement devrait être saisi de ces

renseignements. Encore une fois, je tiens à le dire au ministre, cette commission consultative me paraît être comme la cinquième roue à un carrosse. Je n'aime pas ce sourire révélateur du ministre, mais je suis porté à croire qu'il est aussi de mon avis.

L'hon. M. DUNNING: Je prie mon honorable ami de me laisser le soin de dire moi-même quelles sont mes impressions, et de ne pas m'en attribuer.

L'hon. M. STEVENS: Je voulais simplement rendre au ministre un petit service, comme le ferait un frère ou un ami, car je sais qu'il serait embarrassant, de ce côté-là de la Chambre, de faire part de cette appréhension, et je ne saurais m'attendre à cela de la part du ministre. Cette cinquième roue, ce conseil consultatif, peut fort bien devenir une cause de délai à la solution de ce problème. Il y a en Canada de puissants capitalistes qui s'opposent à ce projet comme il y en a aussi qui l'appuient fortement; mais le Parlement devrait être muni le plus tôt possible des renseignements les plus complets afin qu'il soit en mesure d'arrêter lui-même le parti qu'il convient de prendre.

M. MACLEAN (York-Sud): Dans l'intervalle, il nous faut mener à bonne fin les travaux déjà entrepris, savoir un chenal maritime de plus grande profondeur entre les lacs supérieurs et le Saint-Laurent. Cela comprend les ouvrages en voie d'exécution, l'approfondissement à trente pieds du canal Welland,—et l'on nous a dit ce soir que ces travaux seraient terminés d'ici à cinq ans. C'est une entreprise importante et qui doit être exécutée. Il paraît qu'on se propose d'approfondir le chenal navigable jusqu'à Prescott, pour donner passage aux gros bateaux qui transportent du grain. Il faudrait pousser ces travaux pour avoir une profondeur de 20 à 25 pieds jusqu'au port de Montréal. On me dit qu'en aval de Prescott les travaux exigeraient beaucoup d'argent. D'après des renseignements qui m'ont été donnés, le projet de canalisation du Saint-Laurent n'aboutira pas d'ici longtemps. Dans ce cas, il faudrait étendre et approfondir les canaux canadiens pour l'usage commun des Etats-Unis et du Canada, avec part contributive des Américains dans les frais d'entretien.

L'hon. M. DUNNING: Pour répondre à l'observation de l'honorable député d'York-Sud (M. Maclean), je dois dire qu'on donne aux canaux une profondeur de 30 pieds, mais la profondeur maximum des biefs est de 25 pieds. Comme je l'ai dit, les travaux du canal Welland seront terminés dans quatre ou cinq ans. Je donne à l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) l'assurance que, s'il a surpris un sourire sur mes lèvres, ce dernier s'adressait plutôt au comité stratégique qui dirige l'opposition. Je comprends que notre collègue ait une piètre opinion des comités stratégiques, après ce qui lui est arrivé récemment. Le comité consultatif canadien a une tâche sérieuse devant lui. A l'égard de l'observation de notre collègue, disant que les conclusions de ce comité devraient être suffisantes pour le moment, sans aller plus loin, il perd de vue ce fait que les ingénieurs chargés de la partie technique du projet ne peuvent pas connaître toutes les conséquences économiques de l'exploitation d'une voie d'eau de ce genre. On ne saurait, non plus, exiger d'eux qu'ils tiennent un juste compte de l'effet qu'une pareille entreprise peut avoir sur nos relations internationales. Le projet comporte plusieurs considérations de ce genre.

Les instructions données par décret au comité consultatif, instructions que j'ai fait connaître à la reprise de la séance, donnent une idée assez exacte des travaux que l'on attend de lui. En outre, si le projet est exécuté, tout le pays sera appelé à en supporter les frais, et c'est pourquoi le comité comprend des représentants de partout, et non seulement des régions que le canal traverserait. Ainsi, les Provinces maritimes, appelées à payer une part des frais énormes de l'entreprise, ont un représentant dans le comité. Vancouver en a un. Les ports de Montréal, Québec et Toronto sont aussi représentés.

M. HOCKEN: Qui représente Toronto?

L'hon. M. DUNNING: Sir Clifford Sifton. Un comité semblable a été organisé par les Etats-Unis. L'honorable député de Vancouver-Centre ne paraît pas avoir une bien haute opinion de l'utilité du comité national. Je suis absolument convaincu que le Gouvernement a besoin d'être renseigné et conseillé, après l'étude de toutes les phases de la question, par des hommes compétents qui ont donné toute l'attention désirable aux rapports qui leur sont soumis. Aux Etats-Unis on en agit de même. La composition de leur comité national suit le même principe, à peu près. Notre comité national est chargé d'une lourde tâche.

M. HOCKEN: Une autre raison qui devrait hâter l'exécution du projet, c'est que la ville de Chicago et quelques états du Mississipi demandent qu'on détourne l'eau suffisante pour alimenter un canal pour barges. Ce plan est repoussé par les états de Michigan, de l'Ohio et quelques autres.

L'hon. M. STEWART: Le plan a été adopté hier.

M. HOCKEN: Chicago a réussi?

L'hon. M. STEWART: Oui.

M. HOCKEN: S'il en est ainsi, j'ai perdu mon point.

L'hon. M. STEWART: Le Congrès a voté le bill hier.

L'hon. M. DUNNING: La question n'est pas définitivement réglée, mais le bill a été voté.

M. HOCKEN: Le bill par lequel Chicago était autorisé à prendre 10,000 p.c. d'eau?

L'hon. M. STEWART: Pour alimenter un canal pour barges.

M. HOCKEN: C'est un fait très regrettable, car il faudra prendre 2 à 3 pieds dans les Grands lacs pour alimenter ce canal. Si le renseignement est exact, sir Clifford Sifton, qui fait partie du comité, vient d'obtenir une concession pour le canal de la baie Georgienne, et alors je me demande s'il aura toute l'impartialité nécessaire entre le projet du Saint-Laurent et celui dans lequel il est intéressé. Il me semble que l'homme muni d'une autorisation pour la construction d'un canal par voie de la baie Georgienne et de la rivière des Français ne serait pas bien enclin à encourager la construction d'un autre canal sur le Saint-Laurent. Quant à dire qu'il représente Toronto, il y demeure, voilà à peu près le degré de sa représentation. Je ne trouve pas convenable pareille attitude chez cet homme. Mais je n'ai pas la garde de sa conscience; je ne suis pas responsable non plus de sa nomination. Je rappelle au ministre que, dans une mesure notable, les intérêts personnels de cet homme l'influencent dans un autre sens; et on lui laisse la décision en cette affaire.

L'hon. M. DUNNING: On m'apprend que le crédit adopté hier par le congrès était uniquement aux fins d'enquête et non pas en vue de la construction.

M. MACLEAN (York-Sud): C'était 35 millions de dollars.

L'hon. M. DUNNING: Il doit y avoir malentendu. Si je ne m'abuse, le crédit en question est exclusivement à l'intention des recherches relatives au projet d'un canal tout américain relié au Saint-Laurent, de même qu'au grand canal proposé entre Chicago et le Mississipi.

M. HOCKEN: Il faut espérer que Chicago n'obtiendra pas cette eau; le niveau de nos lacs serait diminnué de deux ou trois pieds.

L'hon. M. DUNNING: Je mettrai tout en œuvre pour accélérer l'exécution des travaux actuellement en marche; et il va sans dire qu'à la prochaine session la Chambre aura droit de se faire communiquer tous renseignements au sujet de toute communication parvenue au Gouvernement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La commission consultative a-t-elle fait quelque chose encore?

L'hon. M. DUNNING: Elle a tenu deux séances et considéra tous rapports qui lui parviendront et dans l'intervalle, à l'examen des problèmes d'ordre secondaire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors, il leur arrive des rapports de temps en temps?

L'hon. M. DUNNING: Pas encore.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Apparemment nos progrès, s'ils existent, sont très, très lents. Le ministre n'était pas ici lorsque nous avons discuté cette question les années passées; autrement il se souviendrait que l'impression générale,—et non pas seulement chez les adversaires du ministère,—en Ontario, du moins, c'était que le Gouvernement usait de subterfuges pour éviter ce problème. Cette impression règne encore. Le Gouvernement a créé différentes commissions pour assurer qu'il n'y aurait rien de fait pour le moment. La question est devant le ministère depuis son avènement; le rapport porte, en effet, la date du mois de décembre 1921. Le Gouvernement, à la connaissance de la Chambre, n'en a rien fait; il n'existe aucune preuve d'une démarche quelconque. Tout ce que nous savons, c'est que des sommes d'argent sont votées tous les ans. Les commissions sont là, mais la question n'avance ni d'une manière ni de l'autre. Et voilà bien longtemps, cependant, que le Gouvernement a été saisi de la demande du projet de Morrisburg. L'ingénieur peut dire au ministre si j'ai tort ou non: l'hydroélectrique d'Ontario s'est engagée à développer cette énergie motrice à ses propres frais et, en même temps, à aider à la navigation sans qu'il en coûtât un sou au trésor fédéral. Nonobstant tout cela, rien n'a été fait, bien que les travaux puissent être exécutés sans qu'il en coûte un sou au contribuable canadien, uniquement aux frais de ceux qui ont besoin de cette électricité. L'ingénieur peut dire au ministre si je fais erreur.

L'hon. M. DUNNING: Je suis à me renseigner.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ai-je tort?

L'hon. M. DUNNING: Ce que dit mon honorable ami n'est pas exact.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En quoi est-ce inexact?

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami ignore peut-être que l'emplacement des travaux projetés à Morrisburg se trouve sur la lisière internationale du canal et que ces travaux ne peuvent s'exécuter que du consentement du gouvernement des Etats-Unis.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je n'ai pas dit le contraire. En fait, on a recours à toutes sortes de moyens pour empêcher la coopération avec l'état de New-York, qui est directement intéressé dans cette entreprise. Ces grandes commissions réussissent à mettre des bâtons dans les roues. Voilà la simple vérité. Un troisième intéressé est disposé à mener le développement à terme à ses propres frais et générer ce courant au bénéfice du peuple, et cela d'une manière qui, loin de nuire à la navigation, lui sera avantageuse. Je sais parfaitement que le consentement de l'état de New-York et du gouvernement américain est indispensable; mais je sais très bien aussi que lorsqu'on a conçu ce projet, New-York tenait autant qu'Ontario à sa réalisation. Toujours, dans tous les pays, il y a certains intéressés qui s'opposent à cette mise en valeur.

De puissants intérêts s'opposent à cette mise en valeur aux Etats-Unis tout comme ils s'y opposent dans ce pays. Il existe des corporations dont les intérêts sont dans une direction et d'autres dont les intérêts sont ailleurs. Le ministre n'a pas répondu à la question qu'a soulevée mon honorable ami (M. Hocken), qui a fait remarquer que, d'après les renseignements obtenus, sir Clifford Sifton est le maître du canal de navigation de la baie Géorgienne.

L'hon. M. STEWART: Il ne possédait pas la charte au moment de sa nomination.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La nomination remonte si loin, il occupe cette position depuis tant d'années que mon honorable ami a absolument raison. Mais est-ce suffisant pour le maintenir en charge? S'il y a conflit d'intérêts, le Gouvernement ne devrait-il pas s'en occuper? Il n'y a rien de neuf là dedans. Les journaux ont porté la même accusation et l'on n'y a pas répondu. Il y a un intérêt direct d'une part, un intérêt absolument opposé à l'intérêt du peuple dans le développement de l'énergie sur le Saint-Laurent. Sir Clifford Sifton, croyons-nous, est le maitre du projet de canal navigable de la baie Géorgienne ou possède des intérêts dans ce projet. Pourquoi? Le ministre de la Justice me corrigera si je fais erreur en disant que la compagnie prétend que, bien que d'abord constituée en corporation dans le but d'améliorer la navigation, elle possède de droit toutes les chutes d'eau de la rivière et en particulier les sources d'énergie mises en exploitation à la suite de l'amélioration du canal de navigation. Et cette compagnie a aujourd'hui soumis au Gouvernement des plans qui, s'ils sont approuvés, permettront à la compagnie de prélever un droit permanent sur ceux qui utiliseront l'énergie développée sur la rivière Ottawa dans la province d'Ontario et dans celle de Québec; c'est ce que prétendent les autorités juridiques. Il existe donc un rapport direct entre le délai et l'intérêt de la compagnie. Le docteur McDougall est également intéressé dans l'énergie électrique, comme nous le savons, car il se trouvait ici l'an dernier relativement à la question du pouvoir de Carillon. Tout le monde est au courant des faits. Ces messieurs, je pense, qui sont intéressés dans la mise en œuvre des sources d'énergie de la rivière Ottawa sont absolument sincères lorsqu'ils croient posséder le pouvoir de prélever des droits dont la valeur ne peut augmenter qu'en retardant l'exploitation des sources d'énergie du Saint-Laurent; mais on leur confie des postes de responsabilité où il leur est facile d'empêcher l'exploitation du Saint-Laurent. Mon honorable ami n'a prêté aucune attention à ce que l'on a dit. Vraiment, il admettra que les gens qui ont un intérêt direct à retarder une exploitation devraient être les derniers au monde à être chargés d'un projet d'exploitation d'énergie électrique et de canal navigable. On n'a pris aucune mesure encore.

L'hon. M. DUNNING: Ce n'est pas exact.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Qu'a-t-on fait alors?

L'hon. M. DUNNING: Je répondrai lorsque mon honorable ami aura terminé ses remarques.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Très bien, je désire obtenir le renseignement tout de suite.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami est injuste lorsqu'il dit que rien n'a été fait, car, cet après-midi, j'ai lu, en détail, exactement ce qu'a fait le bureau des ingénieurs.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oh! oui, c'est cela.!

L'hon. M. DUNNING: Cela! C'est une des principales choses à faire. Relativement à la composition de la commission consultative nationale, si les renseignements de mon honorable ami sur sir Clifford Sifton sont aussi exacts que ceux qu'il nous a donnés sur le docteur McDougall, je refuse de discuter la question. Le fait que le docteur McDougall

était intéressé, il y a un an, dans une requête relative à une source d'énergie, requête qui ne fut pas accordée, n'indique pas que, jamais, il ne saurait être membre d'une commission consultative nationale lorsqu'il est président de la commission du port de Montréal. J'ignore si sir Clifford Sifton exerce une maîtrise sur la compagnie du canal de la baie Géorgienne ou s'il possède des intérêts dans cette compagnie. Personnellement, je n'attache pas au fait autant d'importance que mon honorable ami. La commission consultative nationale est nombreuse. Personne ne niera l'expérience en affaires et l'habileté exécutive de sir Clifford; personne ne niera que, sous ce rapport, il soit un grand Canadien; personne ne niera qu'il ait rendu d'immenses services au pays comme membre du cabinet et comme membre de la commission de conservation, à laquelle il a, je pense, consacré beaucoup de temps et d'énergie. S'il y a intérêt personnel, il faudra s'en occuper, mais je n'accepte pas cette simple déclaration comme une preuve.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je l'ignore; je l'ai lu dans les journaux. Il vaut la peine de s'en assurer.

L'hon. M. DUNNING: Si mon honorable ami accepte comme véridique tout ce que publient les journaux. . .

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne l'accepte pas.

L'hon. M. DUNNING: ...et si j'avais admis la véracité de tout ce que j'ai lu à son sujet dans les journaux, nous n'aurions pas autant de considération l'un pour l'autre. Toutefois, le point mérite qu'on s'y arrête, et je le ferai examiner.

(Le crédit est adopté.)

Chemins de fer et Canaux.—Imputable sur la perception des recettes—Personnel et réparations, $2,389,-390.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Quelles sont les sommes dont on n'a pas eu besoin?

L'hon. M. DUNNING: C'est une partie du crédit de l'an dernier qu'on n'a pas utilisée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A quoi était-elle destinée?

L'hon. M. DUNNING: Au paiement du traitement du personnel et des frais de réparations pour tous les canaux.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Je comprends: c'est un crédit d'ordre général; aucune somme n'est affectée à une dépense particulière.

(Le crédit est adopté.)

Chemins de fer et Canaux.—Levés et inspection, canaux, $20,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle somme a-t-on déboursée à cette fin l'an dernier?

L'hon. M. DUNNING: Tout le crédit.

(Le crédit est adopté.)

Levés et inspections, chemins de fer, $50,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Combien a-t-on déboursé pour cela, l'an dernier?

L'hon. M. DUNNING: Tout le crédit.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'aimerais à savoir quels levés et quelles inspections nous faisons actuellement par rapport aux chemins de fer, pour qu'il faille débourser $50,000.

L'hon. M. DUNNING: Dans ce crédit, on a toujours compris une somme de $15,000 nécessaire pour payer les frais d'exploitation des wagons du gouvernement. Le crédit comprend aussi une somme de $11,400 qui sert à payer le traitement de certains employés.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Lesquels?

L'hon. M. DUNNING: L'ingénieur, le commis principal, c'est-à-dire l'employé qui est classé comme tel et qui remplit les fonctions de secrétaire particulier du sous-ministre; un commis préposé à la comptabilité; trois sténodactylos. Plusieurs petites sommes servent à payer les dépenses de télégraphe, téléphone, messageries et ainsi de suite. Les frais de déplacement parlementaires sont aussi pris sur ce crédit.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il semble que les "levés et inspections" n'en soient pas du tout.

L'hon. M. DUNNING: C'est un titre. Ce crédit est inscrit au budget depuis longtemps Il me faudra examiner la question.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ne nous préoccupons pas des titres; cherchons quels sont les faits. Il semble que ce crédit serve surtout à acquitter les frais d'exploitation des voitures de chemin de fer assignées aux ministres.

L'hon. M. DUNNING: Non, une partie seulement. Une somme de $15,000 sert à l'entretien des voitures et une autre de $11,000, à l'exploitation.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Juste $26,-000. Il s'agit des voitures particulières?

L'hon. M. DUNNING: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Combien y en a-t-il?

L'hon. M. DUNNING: Le même nombre que lorsque mon honorable ami était au pouvoir.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ma mémoire est si courte. Combien?

L'hon. M. DUNNING: Cinq.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A qui sont-ils maintenant assignés?

L'hon. M. DUNNING: Au ministre des Chemins de fer, au ministre de la Défense nationale et au premier ministre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et les autres servent à l'occasion?

L'hon. M. DUNNING: Tout comme dans le temps de mon honorable ami; nous n'y avons rien changé.

M. FORKE: Je ne pense pas que le Gouvernement et l'opposition doivent se quereller à ce sujet.

M. HOCKEN: Pourquoi ne figurez-vous pas ici?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demande si mon honorable ami parle sérieusement.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai pas entendu la réflexion. Qu'a-t-il dit?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Que l'opposition désire tout autant que le Gouvernement l'adoption de ce crédit.

Divers MEMBRES: Non.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Eh bien, qu'a-t-il voulu dire?

M. FORKE: Il se peut que vous n'aimiez pas beaucoup ce crédit, sans pour cela soulever une querelle à son sujet.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne cherche pas querelle au ministre, mais si mon honorable ami est sincère, je vois ici une occasion d'épargner quelque peu des fonds publics. Selon moi, ces voitures particulières devraient maintenant disparaître.

M. FORKE: Je ne pensais pas que le cas fût si désespéré.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami s'applique beaucoup plus à faire des plaisanteries qu'à se mêler de ses affaires et à examiner les crédits. S'il croit qu'il faut faire disparaître ces voitures particulières, sans hésitation je partage son opinion, et s'il n'est pas disposé à aller jusqu'au bout, veut-il au moins faire la moitié du chemin et proposer qu'on mette de côté trois de ces voitures et que le crédit soit diminué en conséquence? Nous pouvons maintenant très bien nous en passer.

Sir EUGENE FISET: Qu'on mette les deux autres à la disposition de la députation.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne sais si ce serait plus sage: c'est mon avis qu'on se les disputerait plus que dans le passé. Naturellement, mon honorable ami s'est occupé de lui-même; il a toujours eu à sa disposition la voiture de chemin de fer assignée à la Défense nationale.

Sir EUGENE FISET: Jamais de ma vie je n'en ai fait usage.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami ne voulait pas s'en servir; il sait qu'elles sont inutiles. Il a fait partie du service de la Défense nationale et n'a jamais fait usage de la voiture particulière assignée à ce service. Il devrait m'aider à nous débarrasser de ces choses inutiles.

Sir EUGENE FISET: C'est ce que j'essaie de faire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors j'ai, dans la personne de l'honorable député de Rimouski (sir Eugène Fiset) quelqu'un pour seconder mon effort à économiser un peu d'argent. Je me demande maintenant si l'honorable député de Brandon ne viendra pas lui aussi me seconder et convenir que nous devrions nous débarrasser de ces voitures.

M. FORKE: J'ai dit à l'honorable député qu'il ne trouverait pas à redire à ce sujet, mais j'ai dû me tromper. Je ne sais pas au juste maintenant ce qu'il désire que je fasse. Je me suis trompé en pensant qu'il n'allait pas trouver à redire, voilà tout.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je cherchais à découvrir jusqu'où mon honorable ami pourrait pousser son amour de l'économie. Voici une occasion où il est admis qu'on peut se débarrassser d'un certain nombre de ces voitures de chemin de fer; nous en avons deux qui ne sont aucunement assignées à un service en particulier. Je reconnais bien que le ministre des Chemins de fer ait besoin d'une voiture particulière pour l'expédition de ses affaires; et selon moi, c'est fort bien que le premier ministre ait un wagon à sa disposition pour voyager, mais je pense que nous devrions nous borner à pourvoir de voiture de chemin de fer le premier ministre et un autre qui en a réellement besoin. Toutefois, puisque mon honorable ami ne veut pas me donner son appui, m'est avis que ce qu'il y a de mieux à faire est d'adopter ce crédit sur division.

Plus tard, quand nous aurons une meilleure représentation, nous aurons l'occasion de faire disparaître complètement ce crédit. Entre temps, si le crédit est voté, il se peut que l'idée d'économie de l'honorable député de Brandon l'emporte sur ses sympathies libérales et qu'il puisse tirer sur un rat portant l'étiquette libérale.

L'hon. M. DUNNING: J'ai pu me rendre coupable de mal renseigner la Chambre et je voudrais rectifier. J'ai fait une erreur; il y a quatre voitures particulières au lieu de cinq; la cinquième est la propriété du chemin de fer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Elle n'est qu'utilisée, elle n'est pas votre propriété...

L'hon. M. DUNNING: Le chemin de fer voit à l'entretien; nous n'avons qu'à nous occuper du gardien.

L'hon. M. LAPOINTE: Le seul reproche que j'ai entendu, c'est que, nous les ministres d'aujourd'hui, ne nous servons pas des voitures particulières autant que nos prédécesseurs.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors, monsieur le président, voici notre progression descendante qui se continue. Il va sans dire que le ministre de la Justice voudra mettre fin aux frais que nécessite la garde de surveillants qui n'ont qu'à se tenir là, quoi qu'ils n'aient rien à faire. Il va sûrement se joindre à moi.

L'hon. M. LAPOINTE: Non, je n'en ferai rien.

M. HEAPS: Selon moi, le Gouvernement devrait se rallier à la proposition de l'honorable député d'York-Ouest. C'est beaucoup plus facile de réduire de quatre à deux que de cinq à deux, car nous ne faisons disparaître que deux voitures particulières au lieu de trois.

L'hon. M. DUNNING: Il est certain que nous pouvons songer sérieusement à cela et sans trop en souffrir. Comme l'a déclaré mon honorable ami, il convient que le premier ministre de ce pays, quel qu'il soit, ait un wagon particulier à sa disposition. Pour voyager c'est absolument nécessaire, car nul homme harcelé, comme l'est le premier ministre, ne peut voyager dans le pays sans avoir un endroit pour se retirer et travailler. C'est aussi l'opinion unanime que le ministre des Chemins de fer a besoin d'une voiture particulière, et alors il en reste deux de réserve.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et une troisième, utilisable aussi.

L'hon. M. DUNNING: La troisième est une assez piètre voiture; mon honorable ami sait laquelle. je pense. Je dois dire qu'hier encore on m'a demandé de fournir, par politesse, une voiture particulière à un très haut fonctionnaire du gouvernement anglais, un sous-secrétaire d'Etat, personnage dont le rang vient après celui des ministres en Angleterre, comme le sait mon honorable ami. Ce monsieur vient au pays pour conférer avec les hauts fonctionnaires canadiens. Normalement, l'une de ces voitures de réserve sert à faire une politesse de ce genre. J'hésite à paraître défendre ce que dans certains milieux on regarde comme une folle dépense mais, à mon avis, il existe plusieurs autres crédits auxquels nous pourrions bien plus facilement apporter une réduction de ce genre. J'ai craint quelque peu d'en parler avant que mon honorable ami ait admis que ce moyen de transport est presque nécessaire au ministre des Chemins de fer, et dans les circonstances, j'ai cru que je pourrais dire quelques mots.

M. HOCKEN: Il faut toujours avoir un pneu de rechange.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre veut-il m'indiquer où nous pourrions plus facilement effectuer des économies? S'il veut nous le dire, nous laisserons adopter ce crédit et nous nous en prendrons aux plus gros poissons.

L'hon. M. DUNNING: Ce travail est déjà fait. Si l'honorable député faisait partie d'un gouvernement qui comprend le ministre actuel des Finances, il saurait ce que signifie une économie rigide.

M. le PRESIDENT: Adopté.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Sur division.

(Le crédit est adopté.)

Chemins de fer et Canaux; fonds de prévoyance des employés, $50,000.

M. NICHOLSON: Avant l'adoption de ce crédit, le ministre voudra-t-il nous expliquer ce dont il s'agit au juste?

L'hon. M. DUNNING: C'est le fonds de prévoyance de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. La loi par laquelle a été constitué ce fonds comporte le paiement aux employés retraités de ces lignes d'une allocation mensuelle de 1½ p. 100, pour chaque année de service, du salaire mensuel moyen reçu par le retraité durant les huit années qui ont immédiatement précédé sa retraite, ladite allocation ne devant pas être inférieure à $20. A cause du fait que la cherté

de la vie a fort augmenté depuis l'adoption de cette loi en 1907, on a constaté l'insuffisance de ce minimum de $20 par mois, et les employés qui ont pris leur retraite conformément aux dispositions de la loi, au taux minimum, ont été en butte à une grande gêne et même à des privations. En attendant l'étude d'un régime général de pensions pour les chemins de fer Nationaux, nous affectons un crédit annuel, depuis 1921, à apporter un secours temporaire à ces anciens employés de l'Etat. Le nombre des intéressés, le 18 décembre 1921, s'élevant à 456,—c'est-à-dire les vieux employés pensionnés, si mon honorable ami suit mon exposé,—et il se répartissait comme suit: 225 employés reçurent une allocation maximum de $10, ce qui porta la pension minimum à $30 au lieu de $20; 201 employés reçurent une accroissement d'allocation variant de $20 à $30. L'accroissement dans cette dernière catégorie se montait dans certains cas à quelques cents, et dans d'autres à $9.75. Le fonds sur lequel ces pensions sont payées est constitué par des contributions des employés et de l'Etat. Dans les premiers temps, le Gouvernement et les employés y allaient de moitié, mais quand le chiffre de $100,000 a été atteint, la contribution du Gouvernement est restée fixe à ce montant, de sorte que, maintenant, la plus grande partie du fonds est constituée par les contributions des employés. C'est le même crédit que l'an dernier, et telle est son affectation.

M. NICHOLSON: Le ministre peut-il nous dire le nombre approximatif des employés de cette section de l'Intercolonial ou s'agit-il de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard?

L'hon. M. DUNNING: Des deux lignes entières, mais mon honorable ami doit se rappeler que les 456 pensionnaires intéressés sont seulement les employés qui ont pris leur retraite en touchant la pension minimum d'abord fixée à $20, et ce crédit est entièrement affecté à rendre l'allocation plus généreuse, vu l'accroissement de la cherté de la vie.

M. HOCKEN: Quel est le nombre global des pensionnaires des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard?

L'hon. M. DUNNING: Je regrette de ne pas avoir le renseignement sous la main, mais je me le procurerai pour mon honorable ami. Comme de raison, ceux qui prennent leur retraite le font en vertu des dispositions de la loi en question, la loi de 1907, et doivent remplir les conditions prévues dans ses dispositions.

[L'hon. M. Dunning.]

M. HOCKEN: J'ai compris d'après les paroles du ministre, que c'est là une partie seulement des pensionnés et qu'un grand nombre d'autres ont été pensionnés.

L'hon. M. DUNNING: Ce sont ceux-là seulement qui ont été retraités avec une pension minimum de $20 par mois.

M. HOCKEN: Je voudrais connaître, si cela est possible, le nombre des employés du chemin de fer et le nombre des pensionnés.

L'hon. M. DUNNING: J'obtiendrai ce renseignement pour mon honorable ami.

(Le crédit est adopté.)

Maintien et fonctionnement de la commission des chemins de fer du Canada, $250,030.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce crédit a été discuté, puis réservé, cet après-midi.

L'hon. M. DUNNING: C'est le crédit autorisé par la loi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oh, non, monsieur le président revient au crédit réservé.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami voulait connaître la dépense, année par année.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est l'année 1901 qui m'intéressait.

L'hon. M. DUNNING: Je remonterai jusqu'à 1916-1917 pour montrer l'accroissement graduel. Je présume qu'il faut attribuer l'augmentation aux raisons que j'ai mentionnées cet après-midi. Voici, en chiffres ronds, la dépense pour chaque année:

1916-1917	$166,000
1917-1918	172,000
1918-1919	177,000
1919-1920	184,000
1920-1921	192,000
1921-1922	205,000
1922-1923	211,000
1923-1924	223,000
1924-1925	212,000

L'accroissement se continue graduellement jusqu'en 1924-1925, alors que l'on constate une diminution d'au delà de $11,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Continuez.

L'hon. M. DUNNING: J'ai fourni le chiffre pour 1925-1926: c'est $212,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: $244,000 pour 1925-1926.

L'hon. M. DUNNING: Non, il y a erreur quelque part.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'erreur est dans les prévisions de mon honorable ami.

L'hon. M. DUNNING: C'est la dépense réelle: $212,000 pour 1924-1925.

L'hon. M. STEVENS: Et pour 1925-1926?

L'hon. M. DUNNING: Je me procurerai ce renseignement pour mon honorable ami. En attendant, nous pourrions passer au crédit numéro 108.

Travaux du canal de la Trent (renouvellement de crédit $19,000) $19,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est un renouvellement de crédit. . .

L'hon. M. DUNNING: Dans les deux cas.

(Le crédit est adopté.)

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crois que nous faisons mieux de revenir à l'autre crédit.

L'hon. M. STEVENS: Pendant que le ministre s'informe du chiffre exact, j'allais demander si cette augmentation de $5,671 dans le crédit destiné à la commission des chemins de fer représente les frais d'installation du nouveau commissaire, M. Thomas Vien. Je sais que son bureau a été très luxueusement aménagé et je me demandais si les frais d'ameublement relevaient de ce crédit.

L'hon. M. DUNNING: L'augmentation est due entièrement au remaniement de la classification et à l'accroissement réglementaire des traitements.

L'hon. M. STEVENS: L'ornementation de ces pièces a peut-être été payée par le département des Travaux publics.

L'hon. M. LAPOINTE: Je crois que vous avez raison.

L'hon. M. STEVENS: Nous en reparlerons lorsque nous examinerons les crédits pour ce département.

M. CASGRAIN: C'est bien ordinaire.

L'hon. M. STEVENS: Pas mal à la manière du sultan de Turquie, me dit-on.

(Le crédit est adopté.)

Canal maritime Welland.—Construction: Compensation à la maison P. Lyall & Sons, Construction Co., Ltd., pour le lavage des roches excavées de la section 4 avant de les concasser et de les incorporer au béton, travail non prévu au moment de la demande de soumissions 207,500 verges cubes à 70c., $145,250.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce crédit mérite examen.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami veut des renseignements complets. .

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui. Nous avons disposé assez promptement des petits crédits.

L'hon. M. DUNNING: Je ne me plains pas du tout. J'apprécie cette disposition à mon égard. Ce crédit est destiné à un dédommagement additionnel de la compagnie P. Lyall, vu qu'elle est obligée de laver les roches enlevées de la section 4 avant de les concasser pour le ciment. Je me demande si je dois lire les parties du contrat de la P. Lyall Construction Company à cet égard.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: D'habitude, dans un cas comme celui-ci nous demandons au ministre de produire le dossier, et je prierai le ministre de le faire. C'est une de ces choses qui peuvent être parfaites ou absolument fausses.

L'hon. M. DUNNING: Je produirai le dossier avec plaisir. Pour sauver du temps, puis-je lire le rapport de l'ingénieur à ce sujet?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si mon honorable ami nous donne connaissance du dossier, le crédit pourrait être adopté sur-le-champ.

L'hon. M. DUNNING: Voici le rapport de l'ingénieur:

En ce qui concerne les sections 3 et 4, les entrepreneurs sont obligés de fournir toute la pierre concassée requise pour les sections 1 et 2 en vertu du contrat avec M. J.-F. Porter, et cette obligation a la priorité sur la pierre dont ont besoin les sections 3 et 4.

Lorsque l'entreprise des sections 3 et 4 a été accordée en juin 1922, nulle excavation n'avait été commencée à la section 4, mais celle de la section 3 était assez avancée, et les roches qui en avaient été enlevées, ne contenant ni argile ni aucune matière nuisible au ciment, avait toutes été envoyées au concasseur. Dans aucun de nos forages de la section 4 n'avons-nous trouvé des roches de nature différente de celles de la section 3, et c'est sans doute en se fondant là-dessus que les entrepreneurs ont établi la base de leur soumission.

Avec cette supposition, nous n'avons pas forcé les entrepreneurs à réserver toutes les roches enlevées des sections 3 et 4 pour les sections 1 et 2, et nous leur avons permis d'en utiliser une grande partie pour le travail de ciment.

Contrairement à toute attente, il se trouve maintenant que la partie sud de la section 4, des postes 360 à 397, a une formation rocheuse mêlée de larges veines verticales et horizontales d'argile brune et d'alluvion rendant nécessaire le lavage de la plus grande partie des roches avant d'être envoyées au concasseur.

On a tenu fidèlement note des frais additionnels de ce lavage pour les entreprenurs, comme nous le voyons dans le rapport du 25 août 1925 de Lazier, l'ingénieur régional, et dans le rapport du 25 septembre 1925 de Grant, l'ingénieur dirigeant les travaux.

D'après ces calculs, on voit qu'environ 374,500 verges cubes de roches ont été, ou devront être lavées, au prix approximatif pour les entrepreneurs de 70c. par verge cube, représentant une dépense additionnelle de $262,150.

Je ne vois pas comment cette demande peut légalement se justifier, vu que dans le but de protéger la couronne contre des entrepreneurs malhonnêtes, les devis ont été préparés très précis, mais je crois qu'en toute équité au moins, le département serait excusable d'accorder aux entrepreneurs les frais additionnels tels qu'ils ont été établis par nous, de 2c. par verge cube pour toutes les roches enlevées de la section 4, que nous leur avons ordonné de laver avant d'envoyer au concasseur.

Autrement, les entrepreneurs de bonne foi seront obligés à l'avenir d'augmenter la base de leurs soumissions afin de parer aux accidents les plus improbables.

Ce rapport est signé par l'ingénieur en chef. Le crédit relatif à ce sujet a été l'objet de l'attention de mon prédécesseur, et je l'ai examiné soigneusement. Les contrats signés par le département sont des plus rigides. Cette sévérité est due à l'expérience acquise depuis des années, vu que les entrepreneurs cherchaient continuellement des échappatoires dans leurs marchés. Maintenant, les contrats sont si bien faits qu'il est impossible que les entrepreneurs nous prennent en défaut. Il est fort douteux que les entrepreneurs puissent se faire accorder cette somme supplémentaire, bien que nous leur ayons ordonné de faire quelque chose qui n'était pas compris dans leur contrat, mais qui devait être fait pour que les roches servissent au ciment. La plupart des honorables députés savent que les matières étrangères, telles que l'argile, mélangée avec de la roche dans des travaux de béton, détruit ce béton. Je donnerai ce renseignement avec plaisir et je réserverai le crédit jusqu'à ce que le dossier soit produit, ou bien nous pouvons adopter l'allocation et je fournirai le renseignement plus tard, peu m'importe.

L'hon. M. STEVENS: J'ai deux questions à poser à cet égard. On remarquera d'abord que le prix est de 70c. par verge pour le lavage des roches. Ces frais peuvent comprendre celui du déplacement ou d'une partie du déplacement des roches, en plus du lavage même. Quoi qu'il en soit, il faut que les roches soient déplacées. Je fais observer cela au ministre parce que la somme de 70c. par verge me semble exorbitante pour la dépense additionnelle du lavage des roches. Je lui ferai remarquer, en second lieu, que le rapport de l'ingénieur montre que, pour la section 4, contrairement à toute attente, et contrairement aussi aux résultats des forages antérieurs, on constate qu'il y a, dans la formation rocheuse, des veines d'argile et d'alluvion, et que, par conséquent, l'excavation doit être, en toute probabilité, plus économique et plus facile que dans le roc solide. Cela existe ou non, mais il faudrait faire une enquête minutieuse, et s'il y a économie dans les travaux d'excavation, les matières étant plus molles et plus faciles à enlever, le montant épargné devrait être déduit de cette somme de $145,000, ou de la somme globale mentionnée par le ministre il y a un instant, $250,000.

L'hon. M. DUNNING: L'ingénieur me dit qu'il ne s'agit pas d'un prix à forfait, mais de soumissions fondées sur un prix d'unité. Lorsque la terre est enlevée, l'entrepreneur n'est payé que pour cette excavation; lorsque l'excavation est faite dans le roc, il n'est payé que pour l'enlèvement du roc. Ces dépenses sont suivies de très près. Le dossier révèlera ce fait et il est préférable que je le produise ici. Je suis disposé à laisser le crédit en suspens où à le faire adopter avec l'entente que je déposerai le dossier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il serait préférable que le dossier fût déposé tout d'abord.

L'hon. M. DUNNING: Nous réserverons donc le crédit et nous déposerons le dossier plus tard.

(Le crédit est réservé.)

L'hon. M. DUNNING: En ce qui regarde le crédit affecté à la commission des chemins de fer que nous avons dû réserver en attendant d'autres renseignements, je suis en mesure de dire que la somme déboursée l'année dernière, s'est élevée à $240,388.58.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Comment le ministre s'y est-il pris pour débourser cette somme?

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai eu rien à faire avec ce débours.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Comment la commission a-t-elle déboursé cette somme? Voilà qui démontre, du moment que vous êtes en possession des faits, comme le ministre était complètement dans l'erreur avec son idée qu'il s'agissait de l'augmentation graduelle des traitements. Les propres chiffres du ministre font voir que cette somme a passé brusquement de $212,000 à $240,000, l'année dernière. La ministre a été sage d'omettre les chiffres après l'année 1925. Est-il en mesure de dire pour quelle raison les dépenses accusent une augmentation de $28,000 au cours d'une seule année ainsi que le font voir ses propres chiffres? La situation empire au lieu de s'améliorer.

L'hon. M. DUNNING: Au cours de l'année précédente, les dépenses accusent une diminution de $12,000 pour certaines raisons qui n'ont pas été expliquées. Une comparaison des dépenses entre les années 1924-1925 et 1925-1926 fait voir ainsi que l'assure mon très honorable ami qu'elles accusent une augmentation égale à la diminution enregistrée, plus $12,000. Mon honorable ami a dit, cet après-midi, que pendant qu'il présidait à la commission, il n'a pas souvenance qu'on lui ait jamais refusé les crédits nécessaires à la poursuite de la tâche de la commission des chemins de fer. Or le Gouvernement n'est pas prêt, lui non plus, à assumer la responsabilité de refuser à la commission les sommes qu'elle juge nécessaires à l'accomplissement de son travail. Etant

donné l'augmentation des dépenses toutefois, je puis donner l'assurance que je discuterai cette question de l'augmentation graduelle des débours avec les commissaires, dans le cours de l'année qui vient. S'il était possible de faire comparaître les commissaires ici, nous nous rendrions peut-être compte que les investigations en cours sont d'une nature importante et de grande portée; ils seraient en mesure de fournir d'autres renseignements en sus de ceux que j'ai donnés. L'écart entre le crédit de l'année courante et celui de l'année dernière s'explique, je le répète, par les augmentations régulières des traitements et le remaniement de la classification du service civil.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pour quelle raison mon honorable ami tient-il à excéder le maximum des dépenses antérieures représenté par la somme de $240,000? Les dépenses augmentant encore.

L'hon. M. DUNNING: C'est là la somme que la commission des chemins de fer demande afin d'accomplir sa tâche.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A-t-on abrogé l'ancienne règle que les commissaires sont tenus de consacrer tout leur temps à leur travail et qu'ils n'ont pas le droit de s'occuper ailleurs?

L'hon. M. DUNNING: Je n'en sais rien.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si j'ai bien compris, le vice-président de la commission est allé plaider une cause en Angleterre. Voilà pourquoi je me suis demandé si l'ancienne règle a été abrogée.

L'hon. M. DUNNING: Le présent vice-président de la commission avait cette cause en mains, à l'époque où il a assumé ses nouvelles fonctions, de sorte qu'il ne pouvait guère l'abandonner en toute justice pour son client. Il a eu la permission d'aller plaider cette cause, mais la règle n'a pas été abrogée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce commissaire a-t-il encore d'autres causes qui ne sont pas terminées?

L'hon. M. DUNNING: Je n'en connais pas.

L'hon. M. STEVENS: Aux frais de qui est-il allé en Angleterre?

L'hon. M. DUNNING: A ses propres frais, cela va de soi.

(Le crédit est adopté.)

Rapport est fait sur l'état de la question.

ADOPTION D'UN BILL RELATIF A L'EXTRACTION DU QUARTZ AU YUKON

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 154) portant modification de la loi régissant l'extraction du quatz au Yukon.

(La motion est adoptée.)

Le projet de loi est lu pour la 2e fois, examiné sommairement en comité général, lu pour la 3e fois est adopté.

DISCUSSION ET ADOPTION D'UN BILL RELATIF AUX COMMISSAIRES DU PORT DE CHICOUTIMI.

L'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose que le projet de loi (bill n° 150) concernant les commissaires du port de Chicoutimi soit lu pour la 2e fois.

(La motion est adoptée.)

Le projet de loi est lu pour le 2e fois. La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles, sous la présidence de M. Duff.

Sur l'article 1er (titre abrégé):

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quand nous discutions la résolution, le ministre a donné deux raisons pour la constitution en corporation des commissaires du port. Premièrement; une requête des citoyens de la localité intéressée et, secondement: une demande du député représentant cette localité. Existe-t-il une autre raison qu'il peut nous citer?

L'hon. M. CARDIN: Je puis ajouter l'importance de la localité et les progrès qui s'y sont accomplis. Il est difficile d'établir la distinction entre les ports qui ont besoin d'une commission et ceux qui n'en ont pas besoin. C'est surtout une question de choix de la part des citoyens intéressés. Je comprends parfaitement qu'il est au Canada de grands ports qui sont administrés sans l'aide de commissions et je puis assurer à l'honorable député que si ces ports en demandent une, le Gouvernement ne la leur refusera pas. Dans le cas qui nous occupe, les gens croient que les affaires du port peuvent être dirigées d'une manière plus avantageuse si l'on nomme une commission. Le comité comprend que cela n'entraîne aucune dépense de la part du Gouvernement. On compte que la commission exploite le port avec ses propres revenus et, si une aide est nécessaire, on doit présenter une demande au Parlement. Ce projet de loi ne prévoit aucune avance, le seul but étant d'ériger la commission en corporation. Je dois rappeler à mon honorable ami que, même dans les ports où il n'existe pas

de commission, le Gouvernement doit très souvent dépenser beaucoup. Il y a, au Canada, des ports qui n'envoient ou ne reçoivent que du grain et du charbon, mais les navires touchant Chicoutimi transportent des marchandises variées. Néanmoins, le point important est que le Gouvernement ne dépense rien et, comme je l'ai dit, si l'aide est nécessaire plus tard, il faudra la demander au Parlement. Quand des dépenses sont nécessaires dans des ports qui n'ont pas de commission, ces dépenses se font par le ministère des Travaux publics. Je ne vois pas que je puisse donner d'autres raisons pour la nomination, soit de cette commission, soit des commissions de port en général.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je voulais simplement savoir quelle était la ligne de conduite. Cet endroit peut parfaitement convenir à une commission, je n'en sais rien. Ces commissions de port fonctionnent bien parfois et parfois fonctionnent mal. Je désirais beaucoup savoir s'il y avait d'autre motif pour ce projet de loi que la réclamation du public, mais il n'y en a apparemment pas.

L'hon. M. CARDIN: C'est le désir des hommes d'affaires de la localité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: S'ils en demandent une, ils l'obtiennent.

L'hon. M. CARDIN: Oui, exactement comme je me rendrais au même désir partant d'ailleurs.

L'hon. M. STEVENS: D'après un rapide examen du projet de loi j'imagine qu'il est sur le modèle de ceux qui ont érigé en corporation les commissions de Montréal et de Vancouver.

L'hon. M. CARDIN: C'est pour ainsi dire une copie de la loi relative au port de Vancouver.

L'hon. M. STEVENS: Quel est le volume actuel des affaires de ce port? Quelles sont les recettes des douanes et le tonnage entrant et sortant?

L'hon. M. CARDIN: Je n'ai pas de renseignements quant aux recettes des douanes, mais le port a encaissé $7,192 l'an dernier.

L'hon. M. STEVENS: Quels sont les appointements payés?

L'hon. M. CARDIN: Il n'y en a pas.

(L'article est adopté.)

L'article 2 est adopté.

Sur l'article 3 (interprétation):

L'hon. M. STEVENS: Ces définitions sont-elles les mêmes que dans les autres bills de ce genre?

L'hon. M. CARDIN: Exactement; on les a copiées sur les autres.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (délimitation du port):

L'hon. M. STEVENS: J'ai quelque expérience dans les affaires de ce genre et je me demande si le Gouvernement a soigneusement vérifié les limites dans ce cas. L'article parle de "toutes les eaux de marée de la rivière Saguenay".

L'hon. M. CARDIN: A partir d'un certain point.

L'hon. M. STEVENS: Oui, mais c'est plus ou moins indéfini. Les eaux de marée peuvent gêner les propriétés et intérêts privés sur une distance considérable, ce qui créerait des difficultés qu'il faudrait régler plus tard. Le Gouvernement a-t-il vérifié les limites qui sont données d'une manière si indéfinie dans cet article?

L'hon. M. CARDIN: La question a été étudiée par les fonctionnaires du département et je suis convaincu qu'il n'y aura pas d'empiétements sur des propriétés particulières.

L'hon. M. STEVENS: J'ajouterai simplement que, d'après moi, l'intérêt du Gouvernement serait de prendre quelque chose d'un peu mieux défini que la marée comme limite.

(L'article est adopté.)

L'article 5 est adopté.

Sur l'article 6 (fonctionnaires, etc):

L'hon. M. STEVENS: On prévoit bien entendu dans cet article tout le personnel habituellement nécessaire à un port de première classe. C'est le Gouvernement qui va en payer les frais.

L'hon. M. CARDIN: Non, c'est la commission sur ses revenus. Si elle a besoin de fonds la chose viendra devant le Parlement.

L'hon. M. STEVENS: C'est à espérer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le Gouvernement a-t-il pensé à garder un certain contrôle sur les appointements, salaires et dépenses se rapportant à la commission?

L'hon. M. CARDIN: Les appointements et salaires seront fixés par des règlements qui devront être approuvés par le ministre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable ministre en est-il certain? Je le pensais moi-même, mais je remarque, qu'on a refusé dernièrement de donner à l'un des députés de Saint-Jean les renseignements qu'il demandait au sujet des appointements et salaires payés par la commission du port de Québec. Or,

c'est tout à fait irrégulier de refuser ce renseignement, lorsqu'il s'agit d'un service public. Je ne me rappelle pas exactement la question, mais l'honorable ministre doit s'en souvenir. La Chambre a certainement le droit d'intervenir comme comité du Parlement, suivant l'expression favorite du Gouvernement. Elle ne le peut pas, si l'on décide que la chose ne la regarde pas. L'honorable ministre se rappelle probablement la question et la réponse.

L'hon. M. CARDIN: Oui. Je ne sais pas trop si la commission du port dont l'honorable député veut parler est identique à celle de Vancouver ou à celle-ci. L'honorable député verra que d'après l'alinéa *d* de l'article 11, les commissaires peuvent, par un règlement, fixer:

L'indemnité ou les appointements à payer aux employés, assistants, ingénieurs, commis et serviteurs nommés par la corporation.

Il verra aussi que les règlements ne seront applicables qu'après avoir été confirmés par le gouverneur général en son conseil. Donc le règlement concernant les appointements et salaires devra être approuvé par arrêté en conseil. Je ne sais pas trop s'il en est de même pour les autres commissions.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable ministre peut-il dire à la Chambre sur quoi au juste il s'est fondé pour refuser de répondre à la question? Je veux parler de la commission du port de Québec. Ne s'agissait-il pas d'un service public?

L'hon. M. CARDIN: Nous avons jugé que d'après la politique suivie par le gouvernement actuel et je crois aussi par le ministère précédent, on pouvait refuser de donner des renseignements comme ceux, par exemple, que les autorités des chemins de fer nationaux considèrent comme confidentiels. Nous avons appliqué le même principe, considérant que les appointements, payés sur les recettes du port, constituent une question d'administration que les commissaires ont le droit de garder secrète. Je dois admettre que je ne l'affirmerai pas aussi bien dans ce cas-là.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je m'empresse de dire à l'honorable ministre qu'il a absolument tort. Je ne doute pas qu'on ne lui ait fait valoir des raisons, comme il le dit, mais les renseignements que le gouvernement actuel et le gouvernement précédent ont refusé de dévoiler,—le premier bien plus que l'autre,—relativement aux chemins de fer entraînaient une question de concurrence et si on les avait donnés, les concurrents auraient pu en tirer parti. Mais même là, il ne s'agissait que des affaires courantes, jamais de dépenses à compte du capital, quoique le gouvernement actuel l'ait fait aussi pour ces dernières. L'honorable ministre doit voir qu'il serait ridicule de prétendre que les deux cas sont analogues. La commission du port de Québec n'a pas de concurrents. L'honorable ministre dit que les appointements et salaires sont pris sur les recettes du port. Qui fournit ces recettes? Ce sont les contribuables du Canada.

L'hon. M. CARDIN: Non seulement les contribuables du Canada, mais aussi les propriétaires de navires étrangers.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mais ces navires étrangers n'y viennent pas à moins que leurs propriétaires n'en retirent des bénéfices. C'est le contribuable canadien qui, à la fin du compte, paie toutes les dépenses. En outre, le port accuse chaque année un gros déficit, nous ne touchons pas les intérêts et nous pourvoyons à l'entretien de ce port. Je compte bien que mon honorable ami verra à ce que la situation fasse l'objet d'un nouvel examen. Je lui fais observer qu'elle ne concorde pas du tout avec ce que, d'après lui, l'on devrait faire et ce que l'on fait précisément au moyen de ce projet de loi. Il s'agit de renseignements auxquels le public a droit, et, je n'en doute pas, l'honorable ministre verra à ce qu'il soit répondu à la question dont j'ai parlé.

L'hon. M. CARDIN: Il va sans dire que dans le cas dont il s'agit, le public aura accès à ces renseignements.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et dans l'autre également.

L'hon. M. CARDIN: Je veux bien examiner la chose. Je ne sais pas ce que dit la loi à ce sujet.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous sommes libres de faire comme nous l'entendrons. Il ne s'agit pas d'un point de droit, mais d'agir en toute justice.

(L'article est adopté.)

Les articles 7 à 10 sont adoptés.

Sur l'article 11 (règlements).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous devrions examiner les alinéas de cet article les uns après les autres.

(L'alinéa *a* du paragraphe 1er est adopté.)

Alinéa *b* (réglementation et contrôle des navires).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cette clause me paraît être d'application bien étendue.

L'hon. M. CARDIN: C'est la clause coutumière. On l'insère dans toutes les lois relatives aux commissions de ports.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il se peut qu'elle ne donne lieu à aucun inconvénient, mais je trouve qu'elle est par trop générale. Elle vise la réglementation et le contrôle de tout ce qui a trait aux navires qui se servent du port. J'avais l'impression que les commissaires d'un port ne pouvaient intervenir qu'au sujet de l'amarrrage, du mouillage, du déchargement et du chargement des navires.

L'hon. M. CARDIN: C'est la clause d'usage; vous la verrez dans la loi concernant le port de Vancouver et dans d'autres lois analogues.

(L'alinéa *b* est adopté.)

Les alinéas *c* à *k*, inclusivement, sont adoptés.

L'article 11 est adopté.

Sur l'article 12 (payement des droits, relativement aux navires de long cours):

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le régime est le même?

L'hon. M. CARDIN: Oui, c'est la même chose.

(L'article est adopté.)

L'article 13 est adopté.

Sur l'article 14 (pouvoirs d'emprunt):

M. NICHOLSON: Voilà qui me paraît être la clause importante du bill. Cette mesure concerne un port ou havre dont le revenu total, l'an dernier, s'élevait à quelque $7,000. Au moyen de ce bill nous créons une véritable commission de port, avec un personnel d'ingénieurs, de commis, de hauts fonctionnaires et tout ce dont elle aura besoin, et de plus l'article 14 l'autorise à faire des emprunts subordonnément à la ratification du gouverneur en son conseil. Pour tout dire en un mot, nous invitons la commission à faire des dépenses; nous lui disons simplement: "Voici l'occasion; maintenant, pour mettre la dernière main à toutes ces fantaisies qui ont ce port pour objet, émettez des obligations et des débentures que devra garantir le gouverneur en son conseil."

L'hon. M. CARDIN: Mon honorable ami est dans l'erreur; le Gouvernement ne s'engage à rien, sauf si l'on assume l'obligation en vertu d'un projet de loi dont le Parlement devra être saisi. Mais cet article n'impose aucune obligation.

M. NICHOLSON: D'accord, mais nous créons cet organisme pour prendre la direction du port et lorsque les commissaires, s'adressant au Gouvernement, lui diront: "Il nous faut un prêt de $100,000, sans quoi nous ne pouvons poursuivre nos travaux", il faudra se rendre à leur demande.

L'hon. M. CARDIN: C'est le Parlement qui devra en décider.

M. NICHOLSON: Le Parlement autorise cette commission à entreprendre les travaux et à organiser ce port à sa guise. Tout cela, il est vrai, subordonnément à la ratification du gouverneur en son conseil, mais lorsqu'il s'agit d'adopter un bill de cette nature, m'est avis que si le ministre s'arrêtait à songer à ce qui est survenu dans le passé, il s'apercevrait qu'invariablement la création de commissions de port a été suivie des mêmes résultats et que le gouvernement fédéral a dû prendre à sa charge les dépenses qui s'accumulaient d'une année à l'autre. C'est ce qui explique l'accroissement constant de notre budget de dépenses.

L'hon. M. CARDIN: Supposons qu'il n'y ait pas de commission du port à Chicoutimi, et qu'à la suite des progrès qui auront lieu dans le voisinage, d'ici quatre ou cinq ans, la population de la région soit portée jusqu'à 20,000 à 25,000 habitants; alors, s'ils viennent demander au Gouvernement la construction de quais et des travaux de dragage dans le port de Chicoutimi, qui osera les leur refuser? Il est probable qu'on ne sera pas obligé de venir les demander, car le trafic aura eu le temps de se développer. L'honorable membre affirme qu'aucune commission n'a encore manqué de solliciter un crédit du Parlement. La commission de Trois-Rivières n'a rien demandé.

M. NICHOLSON: Le ministre fait erreur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il est encore jeune.

L'hon. M. CARDIN: La commission de Trois-Rivières existe depuis trois ou quatre ans.

L'hon. M. STEVENS: Que décidez-vous pour Vancouver?

L'hon. M. CARDIN: Je crois que la commission de Vancouver va bientôt être en mesure de voir à ses propres affaires.

L'hon. M. STEVENS: Elle s'est toujours acquittée du payement de ses intérêts.

L'hon. M. CARDIN: L'Etat est donc hors de cause. Quand il y aura à Chicoutimi assez de trafic pour justifier une demande de secours ou l'autorisation d'emprunter des fonds, nous examinerons alors la requête qui nous sera présentée; mais pour le présent, on ne demande pas un sou. On veut seulement

être autorisé à constituer une commission qui s'occupera des besoins du port; cette commission se chargera de l'administration avec les revenus que le port lui donnera. L'emprunt sur obligations qu'on demande à faire est garanti par les recettes du port et par les biens mis à la disposition de la commission. Le gouvernement fédéral n'assume donc aucune responsabilité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre pourra sans doute nous dire sur quels biens l'émission sera fondée.

L'hon. M. CARDIN: Sur les recettes probables et sur les biens administrés par la commission.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je parle des propriétés sur lesquelles les obligations seront gagées. Quelles sont les propriétés du gouvernement fédéral à Chicoutimi dont l'administration passera aux mains de la commission, car le Gouvernement lui transmet tous ces biens, n'est-ce pas?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle est leur valeur?

L'hon. M. CARDIN: Je ne pourrais pas le dire en ce moment.

L'hon. M. LAPOINTE: Qu'on me permette de dire qu'au port de Chicoutimi on s'occupera, en outre, du trafic de la région environnante, comprenant Bagotville, Saint-Alphonse et la ville nouvelle d'Arvida, créée l'hiver dernier, où habitera d'ici à deux ans une population de 30,000 âmes et dans dix ans, de 100,000, selon les directeurs de la compagnie d'aluminium.

On exécute dans ce pays des travaux immenses. La compagnie Duke-Price est en train d'y ériger une papeterie qui coûtera, dit-on, $100,000,000. On convient que c'est la région de la province de Québec qui promet le plus. La compagnie fait construire plusieurs gros navires qu'elle va elle-même mettre en service. Ces bâtiments iront chercher les matières premières dans l'Amérique du Sud pour les apporter à leurs établissements de Chicoutimi. La rivière Saguenay deviendra une des plus importantes voies de navigation.

M. NICHOLSON: Tout le monde s'en réjouira. Ce que j'en ai dit n'est pas pour amoindrir l'importance du port de Chicoutimi. Pour moi, la question est celle-ci: jusqu'à présent ce port a été administré par un fonctionnaire unique: le maître de port.

L'hon. M. LAPOINTE: Jusqu'à ces années dernières.

M. NICHOLSON: En effet. Chicoutimi devait avoir un maître de port, comme des centaines d'autres ports de même importance. Mais la création d'une commission comme celle-ci est une autre affaire. Elle se compose de trois membres. On a beau prétendre qu'ils ne seront pas rémunérés et qu'ils devront se suffire quant aux finances; j'ose prédire qu'avant un an, ou peut-être deux ans, cette commission aura émis des obligations et des débentures dont, en définitive, ce Gouvernement sera responsable et qui l'exposeront à de fortes dépenses. Je prie les honorables membres de bien remarquer ce qui va arriver.

(Les articles 15 et 16 sont adoptés.)

Sur l'article 17 (saisie et détention des navires):

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En vertu de quelle autorité le présent article établit-il ces limites?

L'hon. M. CARDIN: La loi concernant la navigation.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le droit de saisie et de détention est accordé non seulement dans les limites du port, mais partout dans la province. Le régime est tout autre à Vancouver. Quelles sont les limites établies à Vancouver? La province de la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. CARDIN: Oui, la province de la Colombie-Anglaise et l'étendue de la mer qui relève de notre pays.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 18 (saisie et détention des marchandises):

L'hon. M. CARDIN: Ce sont les dispositions ordinaires.

(L'article est adopté.)

L'article 19 est adopté.

Sur l'article 20 (significations des procédures):

L'hon. M. STEVENS: Le ministre est bien certain que toutes ces dispositions sont calquées sur les prescriptions d'autres lois?

L'hon. M. CARDIN: Oui. Les fonctionnaires du département me l'assurent absolument.

L'hon. M. STEVENS: Autant que j'en puis juger à mesure que nous avançons, ils sont conformes.

(L'article est adopté.)

Les articles 21 à 24 inclusivement sont adoptés.

Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.

DISCUSSION ET ADOPTION D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LE CODE CRIMINEL

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice) propose la 2e lecture d'un projet de loi (bill n° 153) tendant à modifier le Code criminel.

Cette motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 2e fois, puis la Chambre se forme en comité et passe à la discussion des articles.

Sur l'article 1 (associations illégales; publication de livres séditieux):

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami veut-il expliquer l'objet de cet article?

L'hon. M. LAPOINTE: Les deux articles que nous voulons abroger ont été insérés au Code criminel en 1919. Je ne dis pas qu'ils y aient été insérés à cause des incidents survenus à Winnipeg, bien que cette insertion ait suivi les événements en question. Mais à cette époque il a été expliqué que, vu le profond malaise qui existait par tout le globe, il était opportun d'incorporer au Code des articles qui, sans rien ajouter aux pouvoirs déjà conférés aux autorités en vertu des dispositions existantes, établiraient ces pouvoirs d'une façon plus claire à certains points de vue. Il a été expliqué aussi que les nouveaux articles devaient remplacer, dans une grande mesure, certaines prescriptions adoptées par décret du conseil sous l'empire de la loi des mesures de guerre. Depuis ce temps les ouvriers en général, et les syndicats en particulier, n'ont cessé de protester vigoureusement contre ces deux articles. Tous les ans depuis que je fais partie du ministère, les délégués du Congrès des métiers et du travail, lors de leur visite annuelle au Gouvernement ont demandé l'abrogation de ces deux articles et le rétablissement de l'état de choses antérieur à 1919. Ils ont toujours craint que les articles en question ne fussent invoqués contre les activités des unions ouvrières, bien que ceux responsables de leur insertion au Code désavouent cette intention. Quoi qu'il en soit, le Code nous offre déjà assez de protection contre toute activité séditieuse. Il y a les sauvegardes adoptées à l'article 87 et encore les dispositions relatives aux réunions illégales. L'article 130 traite de la sédition, des serments ou des engagements de sociétés; l'article 132, de paroles séditieuses, de libelle séditieux, de conscription séditieuse; l'article 135, de tout libelle contre un souverain étranger; et l'article 136, de la publication de nouvelles fausses. Il va sans dire que sous le régime de la loi anglaise la sédition est un délit bien ancien; mais il n'y a jamais eu une définition stricte de la sédition. C'est en 1880, je crois, que les commissaires anglais, chargés de la rédaction du code anglais, ont inséré un article définissant l'intention séditieuse. Cet article est ainsi conçu:

L'intention d'exciter la haine ou le mépris ou le mécontentement contre la personne de Sa Majesté, ou contre le Gouvernement et la constitution du Royaume-Uni ou de toute partie d'icelui établie par loi publique, ou l'une ou l'autre Chambre du Parlement, ou l'administration de la justice; ou de conseiller aux sujets de Sa Majesté de tenter d'obtenir, par des moyens autres que ceux qu'approuve la loi, la modification de tout ce qui touche à l'Eglise ou à l'Etat d'après la loi publique; ou de créer le mécontentement ou la mésaffection parmi les sujets de Sa Majesté ou d'encourager les sentiments de jalousie et de haine entre les différentes classes de ses sujets.

Cela n'a pas été inclus dans le code anglais; le Parlement a préféré laisser aux cours de justice le soin de décider des cas de sédition conformément à la loi commune, comme on l'avait toujours fait dans le passé. La même chose s'est faite au Canada. Lorsque notre Code criminel fut soumis au Parlement, il contenait une clause semblable à celle qu'avaient rédigée les commissaires chargés de préparer le code anglais. Ici aussi, après une longue discussion, en comité et devant la Chambre, la clause fut rejetée, et nous avons conservé l'ancienne loi britannique relative aux cas de sédition conformément à la loi commune d'Angleterre. On s'en est toujours bien trouvé au Canada, tout comme en Grande-Bretagne, et je suis absolument convaincu que les articles ajoutés en 1919 en vue, comme on l'a dit alors, du malaise qui existait dans le monde entier, sont absolument inutiles. J'ai demandé aux hauts fonctionnaires du département de la Justice si jamais des poursuites avaient été intentées en vertu de ces articles, et l'on m'a répondu que l'on n'avait de rapport d'aucune cause.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On nous a dit, au cours du débat l'autre jour, débat soulevé sur une explication d'un fait personnel, que des poursuites avaient été intentées à Winnipeg en vertu de ces articles.

Quelques MEMBRES: Non.

M. WOODSWORTH: Non, c'est une erreur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député de Winnipeg-Nord a prétendu cela. C'est peut-être une erreur, mais la chose a été dite.

L'hon. M. LAPOINTE: Aucune cause, je crois, n'a été portée devant une cour en vertu de ces articles.

M. HEAPS: C'était en vertu de la loi de l'immigration.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A Winnipeg, les procédures ont été prises en vertu de l'ancienne loi.

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne vois pas pourquoi nous ne nous rendrions pas aux demandes des unions ouvrières, qui ont l'appui de la fraternité des employés de chemins de fer. Leurs représentants sont venus ici chaque année, cette année surtout, et ont insisté sur leurs requêtes. Ils ont l'impression que ces articles visent le travail organisé. Ce n'est pas là, je crois, l'intention, mais puisque nous sommes amplement protégés par les articles du Code criminel actuels et anciens, nous demandons l'abrogation de ces deux articles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si je comprends bien l'honorable ministre, il ne s'oppose aucunement à la loi qui défend l'emploi de la force, de la violence, du terrorisme ou qui défend l'attaque contre la propriété ou la personne, ni aux dispositions relatives au renversement des gouvernements, mais il veut simplement faire disparaître les dispositions inutiles de la loi.

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le premier article abrogé est contre l'emploi de la force, de la violence, ou contre les dommages à la propriété ou à la personne. Quel article du Code a trait à ces cas?

L'hon. M. LAPOINTE: Les articles 133 et 134.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non, le ministre abroge l'article 97A.

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel est l'article actuel qui a trait à ces cas?

L'hon. M. LAPOINTE: Les articles 133 et 134. D'après la loi commune, les prescriptions du code contre les discours susceptibles de susciter des haines ou la jalousie entre les classes de la société sont toujours tombées sous le coup de l'article concernant les séditions.

L'hon. M. STEVENS: Que dit l'article 133?

L'hon. M. LAPOINTE: C'est plutôt une exception qui indique jusqu'où peuvent aller les tribunaux quand il est question de "séditions" d'une manière générale. Il a été nécessaire d'insérer une exception. L'article 133, abrogé en 1919, est rétabli comme suit:

"Nul n'est réputé avoir une intention séditieuse simplement parce qu'il a de bonne foi l'intention,—

"(a) de faire voir que Sa Majesté a été induite en erreur ou s'est trompée dans ses mesures; ou,

"(b) de signaler des erreurs ou défectuosités dans le gouvernement ou dans la constitution du Royaume-Uni, ou de quelqu'une de ses parties, ou du Canada, ou de quelqu'une des provinces qui le composent, ou dans l'une ou dans l'autre chambre du parlement du Royaume-Uni ou du Canada, ou dans une législature, ou dans l'administration de la justice; ou d'engager les sujets de Sa Majesté à chercher à obtenir, par des moyens légaux, le changement de quelque chose dans l'État; ou,

"(c) de signaler, afin de les faire disparaître, des choses qui produisent ou tendent à produire des sentiments de haine et d'animosité entre les différentes classes des sujets de Sa Majesté."

Nous voulons établir de nouveau ces exceptions à la loi générale qui se rapporte aux crimes de sédition.

M. HOCKEN: Ces syndicats ouvriers ont-ils pu expliquer au ministre comment les articles actuels peuvent s'appliquer à eux?

L'hon. M. LAPOINTE: L'un des motifs de leurs craintes était l'emploi du mot "violence" joint aux mots "changements industriel ou économique". Ils prétendent que certains tribunaux ont exprimé l'avis que le mot "violence" peut s'appliquer à une grève, par exemple, et qu'on pourrait se servir de cet article contre les syndicats ouvriers pendant un conflit industriel où l'on aurait recours à la grève pour obtenir un changement économique.

M. HOCKEN: Je ne partage pas cet avis. Mais supposons qu'il en soit ainsi. Ne peut-on modifier cet article en en retranchant ce passage et en laissant ce qui permet d'agir contre les étrangers qui viennent prôner au Canada l'établissement d'un régime semblable à celui de la Russie?

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami peut être sûr que le Code criminel, tel qu'il était et tel qu'il restera, suffira pour protéger les habitants du Canada à cet égard. Je suis loin de croire que ces articles aient amélioré notre code. A mon sens, la loi anglaise est préférable à la loi américaine sous ce rapport. Ces articles étaient en réalité copiés sur la loi américaine relative à ce sujet et je préfère la méthode anglaise.

M. WOODSWORTH: Pour compléter les renseignements donnés par le ministre au sujet des critiques des syndicats ouvriers, je vais citer un ou deux paragraphes du compte rendu des délibérations du Congrès des métiers et du travail du Canada de 1920. On avait demandé l'avis de M. J. G. O'Donoghue, de Toronto, au sujet de la portée de certains de ces articles. Il indiqua les raisons qui le portaient à s'opposer à l'emploi des mots "violence" et "terrorisme", dont on s'était servi lors des procès qui ont suivi la grève de Winnipeg.

Dans le résumé des débats de la cause de Russell, le juge Metcalf dit:

M. Russell nous a dit ce qu'il entend par grève de solidarité. Il a dit: "Quand un différend éclate entre un patron et ses employés et quand les syndicats ouvriers constatent que le syndicat en cause a le dessous, ils lui accordent leur aide en déclarant une grève pour forcer les patrons de leurs membres à obliger les premiers adversaires à s'entendre." Telle est la définition qu'a donnée Russell, cité à la barre. . . Violence, violence, violence.

On commente ainsi cet incident:

Un tribunal aurait le droit de prendre ce mot dans son sens naturel, que lui donne le dictionnaire.

Quant au mot "terrorisme", on peut en trouver l'explication dans celle qu'on en a donnée à Winnipeg dans la cause du Roi contre Russell. Le juge Metcalfe dit alors:

"Par exemple, messieurs du jury, se rendre à un endroit où un grand nombre de personnes travaillent et crier "boo", cela peut inspirer autant de terreur que deux ou trois voyous armés de gourdins. Croyez-moi, en temps de grève, on peut provoquer la terreur sans frapper un homme sur la tête. On peut répandre la terreur de la famine; on peut répandre la terreur de la soif. N'est-ce pas aussi efficace que d'exciter la terreur que par des violences sur la personne? L'estomac peut surexciter parfois plus vite qu'un coup sur la tête. S'il est possible, au Canada, de monter la garde en temps de grève, la méthode qu'autorise la loi pour ce faire est si peu efficace qu'il est raisonnable de penser que, dans les grèves de ce genre, on a l'intention d'employer des moyens illégitimes. Pour qu'une personne devienne terrorisée, il suffit parfois qu'elle sache que ses démarches sont surveillées ou qu'elle rencontre des regards menaçants."

Les deux dernières lignes démontrent quelle étendue peut avoir le terme "terrorisme".

Il ne s'agit pas seulement de changer ces deux mots. Je désire aussi appeler l'attention sur plusieurs membres de phrase des articles qu'on veut abroger. Mes honorables collègues comprendront que ces expressions ne sont pas dignes de figurer dans les lois du pays. Un certain article prescrit que toute société prônant la violence est une société illégale. On emploie encore le mot "violence", mais il peut s'agir de violence économique. Que veut dire ce mot? Plus loin, on trouve cette disposition au sujet des biens de ces sociétés:

Tout bien, réel ou personnel, appartenant ou soupçonné d'appartenir à une association illégale. . . peut, sans mandat, être saisi ou pris. . . et être alors confisqué au profit de Sa Majesté.

M. HOCKEN: Un syndicat ouvrier n'est pas une association illégale.

M. WOODSWORTH: Justement. Les syndicats ouvriers craignent d'être mis dans la catégorie des associations illégales, parce qu'ils peuvent, pendant une crise telle qu'une grève, conseiller l'emploi de la violence économique.

M. HOCKEN: C'est-à-dire une grève de solidarité?

M. WOODSWORTH: Oui.

[M. Woodsworth.]

M. HOCKEN: Ce qui a été déclaré illégal, en Grande-Bretagne.

M. WOODSWORTH: Non.

M. HOCKEN: C'est la décision qui a été rendue lors de la dernière grève.

M. WOODSWORTH: Les tribunaux ne se sont pas prononcés là-dessus. J'ai la certitude que personne n'irait proposer qu'il serait opportun d'inscrire dans nos lois que le simple soupçon serait un motif suffisant de confiscation. Voici un cas qui, il est vrai, n'a eu rien à faire avec cette loi. J'ai eu connaissance d'une affaire arrivée dans la ville de Calgary, où un ouvrier anglais d'une intelligence supérieure s'était, durant dix ou vingt ans, constitué une bibliothèque; il l'avait apportée au Canada. Quelque fonctionnaire se mit en tête qu'elle contenait quelque chose de subversif. La bibliothèque fut saisie sans mandat et confisquée, et cet homme, qui se trouve être un échevin de la cité de Calgary, n'est pas parvenu depuis à se la faire remettre, si cette loi était en vigueur, pareille pratique pourrait se généraliser.

L'hon. M. STEVENS: Cela n'a pas été fait en vertu de cette loi.

M. WOODSWORTH: Non. J'ai dit que la chose ne tombait pas sous le coup de cette loi, mais que si on conservait cette loi et si l'on s'en servait des choses de ce genre pourraient se généraliser.

M. HOCKEN: S'est-il fait quelque chose de ce genre en vertu de cette loi?

M. WOODSWORTH: Comme l'a dit le ministre, on n'a pas eu recours à cette loi depuis qu'elle est en vigueur. La loi dit de plus que quiconque est affilié à une association illégale est passible d'incarcération. Voici encore une belle expression imprécise: "affilié à". Le concierge d'une salle où s'est tenue une réunion d'une association réputée illégale pourrait être accusé d'être affilié à cette association et passible d'emprisonnement. Au surplus:

S'il est prouvé que l'accusé a (a) assisté à des assemblées d'une association illégale. . . l'inculpé est, à défaut de preuve contraire, supposé membre de cette association illégale.

Cela me semble un paragraphe outrageant. Si une association tient une réunion dans la rue et que quelque passant écoute ce qui se dit, il est alors présumé membre d'une telle association et c'est à lui qu'il incombe de faire la preuve du contraire. On avait coutume de nous apprendre que l'accusé est réputé innocent tant qu'il n'a pas été trouvé coupable. D'après cette loi, c'est le contraire qui a lieu, et le seul fait d'assister à une réu-

nion est une présomption qu'il fait partie d'une association. De plus, tout propriétaire d'un théâtre ou d'un autre édifice où se tient une réunion peut être compromis à cause de la tenue de cette réunion.

L'hon. M. STEVENS: L'article dit: " qui permet sciemment ", ce qui est tout le contraire de ce que vient de dire l'honorable député.

M. WOODSWORTH: Ce que j'ai voulu dire, c'est que le propriétaire d'une salle peut connaître le nom d'une association, mais il lui est bien difficile de savoir si cette association est illégale ou non. Il peut louer sa salle ou craindre de la louer de peur d'être emprisonné. Un peu plus loin on lit à l'article 6:

Si. . . un juge de paix est convaincu. . . qu'il y a raisonnablement lieu de souçonner qu'une contravention au présent article a été ou est à la veille d'être commise, il peut lancer un mandat de perquisition. . .

Et ainsi de suite, pour faire saisir et enlever les livres. C'est aller encore plus loin. Comment un juge de paix, plus qu'un autre, peut-il lire dans la pensée des gens? Comment peut-il dire d'avance qu'un crime va être commis? Je l'ignore

M. NICHOLSON: L'honorable député voudra-t-il lire les deux premières lignes de l'article?

M. WOODSWORTH: L'article dit:

Si un juge d'une cour supérieure ou de comté, un magistrat de police ou magistrat stipendiaire, ou un juge de paix. . .

Je signale particulièrement ce dernier, car c'est un magistrat subalterne.

...est convaincu à la suite d'une dénonciation assermentée...

M. NICHOLSON: Il n'a pas dans ce cas, besoin d'être un devin.

M. WOODSWORTH: Ce n'est pas tout.

. . . qu'il y a raisonnablement lieu de soupçonner qu'une contravention au présent article a été ou est à la veille d'être commise...

Ainsi de suite. Comment quelqu'un peut-il jurer qu'un crime va être commis?

L'hon. M. LAPOINTE: Il jure qu'il soupçonne.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne pense pas que le ministre poussât les choses à ce point dans le cas de l'honorable député.

L'hon. M. LAPOINTE: A la vérité, le Code peut se passer de ces articles.

M. WOODSWORTH: Supposons, que les préjugés de race ou de religion s'avivent dans notre pays. Vous comprendrez combien volontiers un magistrat de police de peu d'importance peut s'imaginer que quelqu'un va commettre quelque forfait, serait-il raisonnable de lui donner l'autorité d'ordonner sans retard la saisie de la propriété dans ce cas? A ce propos j'aimerais à citer un passage du jugement de lord Camden, qui a soutenu que les mandats de perquisition sont attentatoires aux principes essentiels du droit anglo-saxon pour la sécurité de la personne et la sauvegarde de la propriété.

Quelle est la loi écrite qui confère ce privilège à un magistrat? Je puis répondre sans crainte qu'il n'en est pas, et il serait donc outré de notre part de suivre sans autorité une procédure subversive de toutes les sauvegardes de la vie en société. . . Si des soupçons vagues autorisaient des perquisitions, en particulier dans un cas de libelle, c'est-à-dire d'écrits séditieux, quel foyer serait sûr?

Nous ferions sagement de nous en rapporter au jugement de lord Camden sur ce point. Il est prescrit, en outre, dans le Code que quiconque importe au Canada pareil écrit est passible d'un emprisonnement de vingt ans. Je me souviens qu'il y a plusieurs années un ami m'écrivit au sujet d'un livre commandé en Angleterre et saisi à la douane. Enquête faite auprès du douanier, je découvris que les autorités postales regardaient cet ouvrage comme séditieux, malgré sa publication en Angleterre et la présence d'exemplaires sur les rayons de quelques-unes de nos bibliothèques publiques. J'écrivis à mon ami et je lui dis de se compter heureux de ne pas avoir attrapé vingt ans de pénitencier, vu qu'on aurait pu le poursuivre en vertu de cette disposition du Code criminel.

Dans une grande mesure, notre politique après la grande guerre et la révolution russe, alors que l'on redoutait beaucoup les événements, a été presque aussi répressive que les lois adoptées en Grande-Bretagne, un siècle auparavant, après les guerres napoléoniennes. A cet égard, j'aimerais à citer un extrait du livre de May, *Constitutional History of England*, touchant les lois de 1792. A la page 33, il dit:

Les classes dominantes, plus alarmées que le gouvernement. ont fomenté vivement l'esprit de réaction qui régnait. Depuis longtemps, elles jalousaient l'influence croissante de la presse et de l'opinion populaire. Leur propre pouvoir avait été troublé par l'agitation politique des trente dernières années et il était menacé, en outre, par la réforme du Parlement. Mais le temps était venu de recouvrer leur suprématie. L'esprit démocratique du peuple se trahissait; il fallait l'écraser pour la cause de l'ordre. Les dangers de la réforme parlementaire se révélaient dans les clameurs en faveur du suffrage universel, des législatures annuelles et des droits de l'homme; et il fallait dénoncer les réformateurs de tout genre comme des révolutionnaires. . . C'était une crise d'une difficulté inouïe; elle imposait le comble de la vigilance et de la fermeté. Les ministres, chargés de maintenir l'ordre, ne pouvaient négliger aucune des garanties exigées par le péril de l'heure. Ils étaient assurés de l'appui des gens en punissant la sédition et la trahison; les quelques coupables ne recevraient

aucune sympathie d'un peuple loyal. Mais, conseillé par le nouveau chancelier et nouveau converti, lord Loughborough, et les juristes de la couronne, le Gouvernement fut trop prompt à croire les rapports de son agent, et il investit les menées d'une poignée de démocrates, ouvriers pour la plupart, de la dignité d'une vaste conspiration tramée pour renverser la constitution. Régnant sur un Etat libre, il apprit à redouter le peuple, comme le feraient des tyrans. Au lieu de compter sur le bon sens du pays, il fit appel à ses craintes; et dans la répression de menées séditieuses, il était disposé à sacrifier la liberté d'opinion. Les contemporains approuvèrent sa politique, dictée par les circonstances d'une époque de périls étranges et nouveaux mais le jugement mieux formé de la postérité dans un âge plus libre, ne l'a pas justifiée.

Ce résumé de la situation à cette époque de malaise est de nature à nous inspirer la réflexion que peut-être une crainte pareille nous a entraînés trop loin, et que le temps est venu de nous conformer davantage à la pratique suivie en Grande-Bretagne.

M. HOCKEN: Je serais le dernier à préconiser la moindre restriction du fonctionnement des unions ouvrières convenablement organisées. Les unions ouvrières ont dans le système social une place fermement établie, et ce serait un juge fort tyrannique et d'un jugement fort suspect qui verrait dans les différends des unions ouvrières quelque mouvement ayant le caractère de ce que vient de lire l'honorable député. Il a évoqué la situation régnant au lendemain des guerres napoléoniennes, mais ne sommes-nous pas aujourd'hui dans une situation quelque peu différente? Il est aujourd'huiu une nation de 130 à 150 millions d'habitants dont le gouvernement a pour but de renverser les gouvernements de toutes les autres nations. Une révolution mondiale est la politique du gouvernement russe, il ne saurait y avoir de doute à cet égard. Il le proclame, et, au lieu d'employer ses propres ressources à améliorer chez lui l'état social, il dépense de vastes sommes dans d'autres pays pour provoquer les conflits et précipiter la révolution. Durant la grève qui vient de finir en Angleterre, de grandes sommes d'argent russe ont été offertes, et acceptées dans un ou deux cas, et l'offre n'a pas été faite pour aider les grévistes à vaincre. Personne ne le prétendra, je pense.

L'hon. M. LAPOINTE: On l'a refusée.

M. HOCKEN: Elle venait du gouvernement russe. Elle n'a peut-être pas été transmise par les hauts fonctionnaires.

L'hon. M. STEVENS: Elle a été transmise par l'intermédiaire de la Troisième Internationale qui domine le gouvernement russe.

M. HEAPS: Elle venait de quelques-unes des unions ouvrières russes.

[M. Woodsworth.]

M. NICHOLSON: Il n'y a pas d'union ouvrière en Russie.

M. WOODSWORTH: Monsieur le président, je ne tiens pas à discuter les affaires de Russie, mais si l'honorable député veut lire le rapport de la délégation syndicale britannique, il verra que ce pays-là ne manque pas de grands syndicats ouvriers actuellement.

L'hon. M. LAPOINTE: Nous nous éloignons du bill.

M. HOCKEN: Je le sais, mais j'y reviens. Je veux montrer pourquoi je considère cet article jusqu'à un certain point nécessaire. Que l'argent vînt directement du gouvernement russe ou non, il faut reconnaître que M. Trotsky et le reste des dictateurs russes sont aussi tyrans que Napoléon ou les tsars, et que l'argent envoyé en Angleterre pour organiser une révolution et ruiner l'ordre social actuel venait de Russie. Cela ne fait pas le moindre doute, et je prétends que cette maîtrise d'une population de 130 millions par des révolutionnaires non contents de leur œuvre chez eux mais désireux de ruiner le régime constitutionnel des autres pays, nous oblige d'avoir dans nos lois quelques dispositions de nature à enrayer leur action. L'on trouve des émissaires soviétiques non seulement en Angleterre mais en ce pays, aux Etats-Unis, en Chine, au Japon et aux Indes, de fait répandus dans toutes les parties du monde, et personne ne saurait dire quand ils dirigeront particulièrement leur propagande du côté canadien. Je suis de ceux qui croient au progrès social par des réformes constantes, mais tous les projets de cette nature ne devraient être mis en pratique qu'une fois leur mérite bien démontré. Et cela c'est tout le contraire de la révolution. Le régime social et industriel a évolué de façon remarquable de mon temps. Les conditions de vie actuelles sont infiniment supérieures à celles de mon jeune âge. C'est la preuve de l'évolution dans l'industrie comme dans tous les autres domaines de l'activité humaine, et c'est je crois la bonne manière. Mais lorsque nous voyons des hommes déterminés à organiser la révolution générale et à établir ce qu'ils dénomment "le règne du prolétariat" dans tous les pays du monde, et mettant les finances de la Russie au service de la violence, je dis que le devoir de tout pays soucieux du maintien de ses institutions est de recourir aux lois nécessaires, non dans le but de les appliquer aux chefs de grèves industrielles, mais contre ceux qui voudraient venir créer le mécontentement dans l'intention de renverser la constitution du pays.

M. BEAUBIEN: Nos lois d'immigration ne leur interdiraient-elles pas l'entrée du Canada?

M. HOCKEN: Je suis très favorable aux syndicats ouvriers et au progrès industriel, mais je suis tout à fait opposé à toute forme de révolution.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui dire que ce ne sont pas les outranciers dont il a parlé mais le Congrès de métiers et du travail, qui demande la mesure que j'ai proposée à cette Chambre. Comme le dit mon honorable ami, nous devons encourager le mouvement ouvrier légitime.

M. HOCKEN: Très bien.

L'hon. M. LAPOINTE: En parlant de la grève de Winnipeg il y a quelques années, je disais que les outranciers n'aimaient pas le mouvement ouvrier légitime, parce qu'ils ne veulent pas d'entente avec le patron. Eh bien, les syndicats ouvriers que mon honorable ami et moi-même désirons encourager se prétendent visés par ces deux articles. Je ne dis pas qu'ils ont tout à fait raison sur ce point, mais c'est là l'un de leurs sujets de griefs depuis que ces articles sont devenus loi, et, je l'ai dit déjà, je suis fermement convaincu qu'ils ne sont pas nécessaires à l'objet qu'ils sont présumés atteindre. Je le répète, pas un de ces articles n'a été invoqué depuis 1919, c'est-à-dire depuis sept ans.

L'hon. M. STEVENS: Parlant en mon propre nom seulement, car je n'ai pas eu l'occasion de consulter d'autres que mes voisins immédiats, je consentirais au rappel de ces deux articles surtout après l'assurance donnée par mon honorable ami, et très sincèrement j'en suis sûr, que ces délits tombent sous le coup de la loi générale en vigueur depuis des années. Mais ce qui m'effraie, et je m'adresse présentement à mon honorable ami de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) et à l'école qu'il représente, car vaut autant y aller franchement, tout en lui reconnaissant le droit de nourrir les opinions qui lui conviennent, ce qui m'effraie, c'est que. . . mais il est peut-être mieux de lire d'abord le paragraphe (1) de l'article 97A, que l'on propose d'abroger:

Est une association illégale toute association, organisation, société ou corporation, dont l'un des objets ou le but avoué est de produire un changement ministériel, industriel ou économique au Canada, par force, violence, blessures corporelles contre la personne ou dégâts matériels, contre la propriété, ou par la menace de ces blessures ou dégâts, ou qui enseigne, préconise, conseille ou défend l'emploi de force, violence, terrorisme, blessures corporelles contre la personne ou dégâts matériels contre la propriété, ou de menaces de ces blessures ou dégâts, dans le but d'accomplir ce changement, ou pour toute autre fin, ou qui par un moyen quelconque poursuit cet objet ou ce but avoué, ou enseigne, préconise, conseille ou défend, comme susdit.

Maintenant, mon honorable ami extrait des anciens articles un paragraphe çà et là. Avant qu'il ait pris la parole, j'avais noté certains articles et j'allais lui suggérer de changer quelques parties qui me paraissent outrées. Mais je lui ferai observer ainsi qu'à la Chambre qu'il faut lire l'article en entier parce qu'il a en vue l'essence même de la tentative qui a été faite non seulement à Winnipeg, mais à Vancouver, à Calgary, et autres centres du Canada où elle n'a pas été dévoilée. Cet article a été rédigé pour comprendre le genre d'associations qui existent aujourd'hui sous la forme de corps syndiqués dont le but est de détruire par la violence de propos délibéré les institutions gouvernementales du pays. Cela est indiscutable.

M. WOODSWORTH: Je conteste cette assertion. Puis-je dire un mot?

L'hon. M. STEVENS: Cette interruption ne me semble guère courtoise.

M. WOODSWORTH: Très bien; j'attendrai que l'honorable député ait terminé.

L'hon. M. STEVENS: Je permets toujours qu'on m'interrompe, mais au moins qu'il soit permis à celui qui a la parole de compléter sa pensée. A cette époque, des associations, oui, une association universelle, comme à Winnipeg, Calgary, Vancouver et autres parties du pays, était établie dans le but de renverser par la violence le système démocratique et national du Gouvernement. C'est incontestable.

M. HEAPS: Pouvez-vous le prouver?

L'hon. M. STEVENS: Je ne me laisserai pas entraîner dans une argumentation; je ne crois pas que personne doute de ce que j'affirme.

M. HEAPS: Je le conteste.

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable ami, j'en suis sûr, ne niera pas un seul instant qu'il sait que j'ai raison.

M. HEAPS: Je le nie entièrement.

L'hon. M. STEVENS: Je le regrette, parce que j'avais une haute estime de mon honorable ami, tout en ne partageant pas ses opinions économiques et socialistes. Nombreuses sont les personnes pour qui j'ai beaucoup de respect mais qui professent ces doctrines de bonne foi, je crois. Cependant, cela ne m'empêche pas d'exprimer toute la répulsion que j'éprouve pour leur manière d'agir et sans au-

cun doute c'est ainsi qu'ils se conduisaient au Canada lorsque cette loi a été décrétée. Heureusement pour le Canada, l'Allemagne, l'Autriche et les Balkans, qui changent si fréquemment; heureusement pour la vieille Angleterre et les Etats-Unis, bien qu'à un degré moindre, et heureusement pour plusieurs des principaux pays du monde, le temps est passé pour l'heure où cette force ou cette association de forces peuvent être un sérieux danger. Mais il n'y a que quelques années, ce danger était très menaçant.

M. HOCKEN: Et il peut le devenir encore.

L'hon. M. STEVENS: Oui. Nous avons dans nos statuts et notre code criminel de nombreux articles inutiles en ce qui concerne la vie moyenne du citoyen ordinaire. Mais pourquoi sont-ils là? Pour faire face aux événements qui peuvent se produire; quelques personnes ou quelque groupe mal intentionnés peuvent préparer un mouvement contre la société et c'est pour la protéger que nous avons inclus ces dispositions dans la loi criminelle. Cela m'amène à dire que les expressions même que l'on condamne ici se trouvent dans d'autres articles du Code criminel. Bien que je ne sois pas avocat et que je puisse errer entièrement, je soupçonne que l'expression employée il y a un instant, "ou qui est sur le point d'être commis" qui a été invoquée comme l'un de ces motifs pour rayer cet article, se trouve dans d'autres articles du Code criminel; elle doit nécessairement y être. Je suis sûr que le ministre de la Justice me donnera raison. Si quelqu'un croit que le crime de meurtre, ou d'incendie par malveillance, ou de vol de grand chemin, ou quelque autre est sur le point d'être commis...

Une VOIX: Ou de contrebande.

L'hon. M. STEVENS: Parfaitement, ou de contrebande, le devoir incombe à cette personne de faire son possible afin de prévenir la commission de ce délit, elle peut même obtenir un mandat de perquisition en ayant recours à des procédures légales. J'ai souligné certains mots sur ma copie du bill; en particulier cette expression "sans mandat", dans l'un des articles. J'ai toujours été opposé à l'idée d'accorder une licence trop étendue,—je n'ai jamais employé le mot "liberté",—aux officiers de la paix leur donnant le droit de faire des perquisitions sans mandat; pour moi, nous ne saurions être trop prudents de ce chef. Mais, tout en approuvant ce principe, comme je l'ai toujours fait depuis quinze ans que j'occupe un siège ici, je ne veux pas être classé au nombre de ceux qui condamnent tout l'état social actuel et les institutions établies. Pour ne citer qu'un exemple, je ne veux pas m'associer à ceux qui réprouvent en bloc les intentions de la présente loi qui fut sanctionnée à une époque critique de notre histoire.

L'hon. M. LAPOINTE: Et moi non plus du reste.

L'hon. M. STEVENS: J'ai la conviction que mon honorable ami n'en est pas non plus. C'est justement pour cette raison que je me trouve placé dans une situation quelque peu difficile. Je sais que mon honorable ami (M. Heaps), qui professe des opinions extrêmes en ce qui regarde cette question et d'autres de même nature, du moment que cette loi sera abrogée,—et je suis prêt à appuyer l'abrogation de cette loi pour les motifs qu'a fait valoir le ministre de la Justice,—parcourera le pays et proclamera que c'est là une victoire pour les doctrines qu'il représente ici. Voilà l'une des raisons qui me font éprouver de la répugnance, si je puis me servir de cette expression, à donner mon appui à la mesure. Si mon honorable ami et ses associés adoptaient la même attitude que le ministre de la Justice; s'il voulait bien modérer son attitude à l'instar du langage dont il s'est servi ce soir, je consentirais volontiers à lui prêter main-forte afin d'obtenir l'abrogation de cette loi. Cependant, j'appréhende que le simple fait d'abroger cette mesure sera interprété par tout le pays et dans les cercles des adeptes de la Troisième internationale, s'il m'est permis d'employer ce nom dans son acception la plus large, comme une victoire et un encouragement à continuer leur agitation.

J'ai encore une autre pensée à développer avant de reprendre mon siège. L'expérience que le monde a faite de cette doctrine, depuis 1918, l'année de la seconde révolution en Russie; cette expérience qui n'est pas limitée à ce pays mais qui a son centre là-bas parce que la Russie a été choisie par les radicaux comme un endroit plastique et convenable pour donner corps à leurs projets; cette expérience, dis-je, nous autorise à présenter un front ferme contre cette propagande et son expansion ici et partout où des efforts sont tentés pour l'implanter. Il ne faut pas perdre de vue non plus que les doctrines de la Troisième internationale que visait la loi en question ne représentent pas les idées des masses populaires. Ces doctrines ne sont pas celles de la démocratie ou du prolétariat. Ces doctrines sont le partage d'un très petit groupe d'individus très instruits mais entièrement dénués de scrupule, qui cherchent à s'emparer du pouvoir et qui l'exercent en Russie d'une façon plus rigide et plus arbitraire qu'il ne

l'a jamais été par aucun gouvernement sur la face du globe, au cours du dernier siècle.

On répondra à cette assertion, je le sais parfaitement, que le gouvernement de la Russie est maintenant modéré et qu'il en a rabattu de ses anciens procédés draconiens. C'est exact. Et pourquoi? C'est l'écrasante réprobation de l'univers entier, non pas celle seulement d'une petite classe de capitalistes ou d'aristocrates, mais celle de la masse populaire dans une douzaine de pays, qui a forcé les bolchévistes à renoncer à leurs conceptions économiques extrêmes pour revenir aux théories économiques normales professées dans les autres pays. Cependant, l'intention avouée de la Troisième internationale, qui se dissimule encore derrière le gouvernement russe et dont la main se profile au-dessus de sa tête, est toujours là. Je repose la plus grande confiance dans le peuple canadien et, je l'ai déclaré à maintes reprises, je suis convaincu qu'une pareille doctrine ne pourra jamais s'implanter et avoir droit de cité sur le sol du Canada. Il fut un temps toutefois et il s'est trouvé des endroits où cette doctrine fit assez d'adeptes pour ébranler la confiance que nous avions qu'elle ne réussirait jamais à s'implanter au pays. Pour ma part, bien que je me sente disposé à accepter la manière de voir très modérée et très raisonnable qu'a fait valoir le ministre de la Justice, je ne suis pas prêt à admettre que cette loi était mauvaise de fait et d'intention. Ce n'est qu'avec l'assurance que nos libertés sont sauvegardées d'autres façons que je consens à l'abrogation de cette mesure.

M. WOODSWORTH: Je ne tiens pas à retarder l'adoption de l'article en délibération par de longues observations; cependant, comme les remarques du dernier orateur me visaient plutôt que le bill en discussion, je ne puis les laisser passer sans ajouter quelques mots. Je tiens à le déclarer dès le début, je ne suis pas en cause et je ne suis pas du tout sur la défensive. Cela m'amuse toujours de constater l'assurance avec laquelle certains honorables membres entreprennent de faire la leçon à leurs collègues. D'aucuns sont portés à faire des crises d'hystérie dès qu'ils parlent de la Russie. Je ne vois pas du tout pour quelle raison on a fait intervenir la Russie dans le présent débat. En écoutant les remarques de l'honorable député de Toronto-Centre-Ouest tout à l'heure, je me suis souvenu d'une illustration plutôt intéressante que j'ai vue dans le *Graphic* ces jours derniers, démontrant qu'en Angleterre, les gens ne s'excitent pas aussi facilement en ce qui regarde ces questions. C'était une illustration représentant le déploiement du drapeau des Soviets à la fête de Shakespeare, à Stratford-on-Avon. Il est évident que les fonctionnaires russes, dont l'un était représentant officiel du commerce de la Russie à Montréal, pendant quelque temps, offraient l'hommage de ce pays au grand poète anglais. Je ne comprends pas pourquoi le Canada,—si ce n'est à cause de notre voisinage avec les Etats-Unis hystériques,—se surexcite autant à propos de la Russie. L'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a consacré la majeure partie de son discours à dénoncer la Troisième internationale qui, selon lui, manque de tout scrupule, est une des pires institutions qui aient jamais existé au monde et, incidemment, il a tenté de m'associer à cette organisation. Or, je puis déclarer franchement, sans critiquer la Troisième internationale et sans la défendre, que je fais partie d'une association qui n'a aucune affiliation avec la Troisième internationale et si l'honorable député voulait se donner la peine de lire les journaux ouvriers, il verrait que l'organe de la Troisième internationale critique parfois très durement l'organisation que mon honorable collègue et moi représentons, parce que nous ne partageons pas ses vues et son attitude.

M. HOCKEN: Quelle organisation représentez-vous?

M. WOODSWORTH: Le parti ouvrier indépendant du Manitoba. Nous avons été élus tous les deux d'après son programme et, comme le dit mon camarade (M. Heaps), nous avons subi l'opposition des communistes dans le champ politique. Il est donc toujours assez amusant pour ceux d'entre nous qui sont au courant de ce qui se passe dans les cercles travaillistes d'entendre les déclarations absolument insensées de certains députés; déclarations qu'ils auraient honte de prononcer s'ils connaissaient le moindrement la véritable situation. L'honorable député de Vancouver-Centre veut m'associer à la Troisième internationale après l'avoir dénoncée en termes non équivoques et il déclare que j'appartiens à une certaine école d'idées, que je suis un extrémiste. Depuis cinq ans que je suis à la Chambre j'ai tenté de m'exprimer aussi clairement que possible et j'ai répété ici ce que j'avais déjà dit dans tout le pays.

L'hon. M. STEVENS: Non, rien qu'une partie.

M. WOODSWORTH: Pas du tout, exactement la même chose. Je permets à l'honorable député de Vancouver-Centre de lire les accusations qu'il a proférées contre moi il y a quelques années, et j'affirme qu'il dira que mes déclarations au dehors ne sont pas plus extrêmes que celles que j'ai faites ici. L'autre soir,

quand j'ai suggéré un impôt progressif sur le capital pour éteindre la dette de guerre, ce qui fait partie de notre programme, un honorable collègue a dit que cela avait comme une saveur de Moscou. C'est la première fois de ma vie que j'entends dire que l'extinction d'une dette de guerre au moyen d'un impôt progressif sur le capital ait jamais été appuyée à Moscou. En réalité, nous avons pris cette proposition dans le programme du parti ouvrier anglais.

M. HOCKEN: En Russie, on a tout pris.

M. WOODSWORTH: C'est exact. On n'a pas attendu l'impôt sur le capital.

M. BEAUBIEN: Il s'agit d'un impôt progressif sur le capital de ceux qui sont devenus millionnaires pendant la guerre.

M. WOODSWORTH: Oui. Nous avons emprunté cette proposition au parti ouvrier anglais, mais ici, on dit qu'elle a une saveur de Moscou. Voilà comment certains députés parlent. Sans pénétrer plus avant dans la question, parce que je croyais que nous en avions fini hier avec la grève de Winnipeg, permettez-moi un ou deux commentaires touchant l'assertion, la basse assertion, présentée par l'honorable député de Vancouver-Centre. Je ne blâme pas mon collègue. Je sais comment les journaux du temps ont fait circuler de ces déclarations à l'époque. Mais je puis lui dire que j'étais aussi intimement au courant de cette grève que n'importe qui. Je n'y étais pas officiellement rattaché; je ne suis arrivé à Winnipeg qu'au cours de la troisième semaine de grève. Mais je connaissais la situation ouvrière sur la côte; je connaissais intimement les gens de Winnipeg et je puis dire que, pendant les six semaines du procès, on n'a pas pu trouver l'ombre d'une preuve indiquant qu'on était préparé à renverser le gouvernement par la force des armes. Connaissant les secrets intimes du mouvement comme je les connais, je puis ajouter ceci: bien que certains individus aient pu faire de violentes déclarations,—c'est une chose que je ne nie pas,—il n'existait aucune conspiration, comme beaucoup se le sont imaginé.

Encore un mot sur ce sujet et je termine. L'honorable collègue tente de prouver que j'appuie l'usage de la force. Je lui déclare franchement ainsi qu'à la Chambre, que je suis opposé à l'emploi de la force. L'organisation politique que je représente s'oppose à l'emploi de la force. C'est l'une des raisons qui nous attirent parfois les critiques des représentants de la Troisième internationale. A ce propos, voici ce que nous pensons: nous sommes opposés à l'emploi de la force armée pour régler les différends entre les nations et aussi les différends entre les classes de la société. Et l'ironie de tout cela, c'est que certains d'entre nous, qui ont été accusés de tout le mal imaginable parce que nous nous opposions à l'emploi de la force dans le règlement des différends internationaux, ont été plus tard accusés d'avoir conseillé l'emploi de la force dans le règlement des différends entre classes. Je répète que, personnellement, je m'oppose à l'emploi de la force et, de plus, qu'en demandant l'abrogation de cette loi, je ne préconise ni n'appuie l'emploi de la force, pour atteindre l'objectif de la classe ouvrière. Je puis dire à mon honorable collègue d'en face que si les ouvriers s'agitent comme certains le font, on devra tôt ou tard employer la force; pourquoi agissent-ils ainsi? Parce qu'ils ont appris l'usage de la force chez ceux qui ont aujourd'hui la haute main sur le gouvernement. Ils disent que s'il a fallu la force pour vaincre les Allemands, il est aussi juste de l'employer pour conquérir nos droits. Je ne vois pas comment on peut contester leur logique.

M. HOCKEN: Vous conseillez donc l'emploi de la force.

M. WOODSWORTH: Non.

M. HOCKEN: Alors, que faites-vous?

M. WOODSWORTH: Les honorables députés qui ont entendu mon discours savent que je ne préconise pas l'emploi de la force. Je dis que beaucoup d'ouvriers ont appris l'emploi de la force chez ceux qui l'ont employée pendant la guerre.

M. HOCKEN: C'est-à-dire le gouvernement.

M. WOODSWORTH: Oui, et ayant eu cette leçon, ils disent que si le seul moyen de battre les Allemands était la force et qu'il n'y ait pas d'autres moyens de régler les différends internationaux, alors cela doit aussi être le moyen de régler les différends entre classes.

M. HOCKEN: Vous pensez cela?

M. WOODSWORTH: Non, et je ne crois pas davantage que ce soit le moyen de régler les différends internationaux. C'est pourquoi je vote en faveur du désarmement d'un bout à l'autre.

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable collègue peut-il nier que la grève de Seattle, la prise de possession de la ville par un certain groupe, pendant quelques jours, la grève générale de Vancouver et la grève générale de Winnipeg ont été conduites par la force, cela sans ergoter sur le genre de force employé?

Ma seconde question est celle-ci: mon honorable collègue n'était-il pas en faveur de ces trois grèves et ne les appuya-t-il pas?

M. WOODSWORTH: Nous nous écartons du bill qui est devant le comité, mais à propos de "force" nous n'avions pas de force armée...

L'hon. M. STEVENS: C'est bien différent.

M. WOODSWORTH: Nous n'avions pas de force armée dans la grève de Winnipeg.

L'hon. M. STEVENS: Il y eu la prise de possession par force.

M. WOODSWORTH: Il y a eu un effort concerté de la part des ouvriers en général, soit une grève de solidarité.

L'hon. M. STEVENS: Et la prise de possession matérielle.

M. WOODSWORTH: Non.

L'hon. M. STEVENS: Certainement.

M. WOODSWORTH: Non.

L'hon. M. STEVENS: Possession matérielle et main-mise matérielle sur la direction des affaires de la ville.

M. WOODSWORTH: Puisque mon honorable ami m'a posé la question, je ne pense pas qu'il y ait eu réellement un rapport entre la grève de Seattle et les grèves du Canada.

L'hon. M. STEVENS: Oh, oui, un rapport direct.

M. WOODSWORTH: J'admets qu'à cette époque, il existait un grand malaise général et, après la guerre, on sentait que le moment était venu de rétablir l'ordre des choses sur une base nouvelle. Les industriels et d'autres parlaient de reconstitution; les ouvriers aussi; mais je l'admets, le terme qu'ils employaient le plus souvent était celui de révolution "économique" ou "sociale", phrase technique de toute la littérature socialiste, signifiant que, puisque depuis cent ans, il s'est produit une révolution industrielle qui a transformé la production individuelle en production collective, on devait la faire suivre d'une autre révolution, économique et sociale, qui démocratiserait l'industrie. Ai-je répondu à la question?

L'hon. M. STEVENS: Non.

M. NICHOLSON: Je suis presque dans la même posture que mon honorable collègue de Vancouver-Centre. Je veux bien m'en tenir à la parole du ministre de la Justice qui nous assure que le Code criminel contient des dispositions qui portent sur le cas que cete mesure était destinée à prévoir, et que l'on devrait en retrancher certaines expressions et phrases qui avaient peut-être été rédigées à la hâte et qui sont exagérées. Ainsi, dans le premier alinéa même, nous relevons deux fois le mot "force" que l'on aurait fort bien pu omettre et l'article aurait voulu dire exactement la même chose et été du même effet. On a parlé de l'attitude qu'avaient prise les organisations ouvrières et notamment la fraternité des employés de chemins de fer; je voudrais faire observer que le mouvement que cette mesure était destiné à enrayer avait précisément pour objet la suppression de ces organisations. Je ne suivrai pas l'exemple de l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord. Je vois, d'après le Compte rendu, qu'il y a deux soirs, on a démontré clairement que ce mouvement avait pour objet principal la suppression du travail syndiqué. Ceux qui visaient à un pareil résultat s'étaient rendu compte que le grand obstacle à leurs projets était le travail syndiqué, et tout ce mouvement, déclenché d'abord dans les états de l'ouest et du nord-ouest américains ainsi que dans l'Ouest du Canada, à quoi visait-il? A s'emparer des chemins de fer, à mettre la main sur l'industrie, sur les administrations municipales, et en dernier lieu, à s'emparer du gouvernement du Canada, selon le programme arrêté. Il est vrai qu'aujourd'hui, le mouvement n'est pas aussi accentué qu'il l'était, mais il ne faut pas oublier que, malgré cette accalmie, il n'en existe pas moins. Nous avons, dans nombre de villes du nord de l'Ontario et dans nos centres urbains, de ces prétendues écoles dominicales. On y rassemble les jeunes gens de ces villes, les recrutant un peu partout, et on leur inculque des idées qui tendent au renversement de notre mode actuel de gouvernement, et ces organisations doivent une bonne partie de leurs frais d'entretien à la Troisième internationale ou aux conseils soviétiques de la Russie. Mon honorable ami a souvent parlé des aspirations du mouvement ouvrier, et à cet égard je suppose qu'il prétend être le porte-parole des ouvriers au Canada.

M. WOODSWORTH: Nullement, je représente avant tout un certain groupe de Winnipeg; je ne prétends par parler au nom de tous les travailleurs.

M. NICHOLSON: Je représente un certain élément de ma circonscription, mais mon honorable ami le ministre de la Justice a fait allusion au Congrès des métiers et du travail, organisation des mieux vues, me semble-t-il, de tous ceux qui souhaitent voir les relations les plus cordiales exister entre les divers élé-

ments de la population. Voyons ce que le président du Congrès des métiers et du travail pense de ce prétendu mouvement ouvrier que représente le parti travailliste. Le 9 avril, M. Tom Moore, que nous connaissons très bien, s'exprimait ainsi:

Il y a un mouvement de syndicats ouvriers et un mouvement ouvrier, et les deux diffèrent absolument l'un de l'autre. Le mouvement politique, parce qu'il est le moins ancien des deux, a été épousé par les communistes, mais le parti ouvrier politique ne représente en aucune façon le travail syndiqué au Canada.

M. WOODSWORTH: Me serait-il permis de signaler que M. Tom Moore était à parler du parti ouvrier au Canada et non du parti ouvrier indépendant du Manitoba.

M. le PRESIDENT: A cette heure avancée de la soirée, je suis d'avis que nous devrions revenir à l'objet de la discussion.

M. NICHOLSON: Je veux faire voir quelques-unes des raisons pour lesquelles nous devrions y aller lentement et expliquer pourquoi, tout en m'en rapportant à la parole du ministre de la Justice, et malgré les quelques objections offertes par les unions ouvrières contre certaines expressions et phrases de cette loi, elle avait pour objet de protéger ces mêmes unions ouvrières, et à l'époque où l'on était à inscrire cette mesure dans notre code, elles approuvèrent, par l'intermédiaire de leurs représentants, toutes les démarches faites à cette fin. C'est ce que je voulais faire ressortir.

L'hon. M. LAPOINTE: Elles ne les ont pas approuvées.

M. NICHOLSON: Les représentants officiels des unions ouvrières....

L'hon. M. LAPOINTE: Dans le temps, elles déclarèrent devant un comité de la Chambre chargé d'examiner la question, qu'elles s'y opposaient. M. Moore l'a dit lui-même à la réunion, qui suivit, du Congrès des métiers et du travail.

M. NICHOLSON: Je veux bien croire ce que dit mon honorable ami, mais ceux parmi nous qui se trouvaient à la Chambre des communes, comme s'y trouvait le ministre de la Justice, lors de l'adoption de cette disposition, savent qu'elles n'avaient que bien peu de temps pour faire des représentations.

L'hon. M. LAPOINTE: Je l'admets.

M. NICHOLSON: Je tiens à dire, et je parle en connaissance de cause, que parmi ceux qui ont déterminé l'adoption de cette disposition législative, se trouvaient au moins des représentants des fraternités d'employés de chemins de fer du pays, non pas en vue de réprimer la grève, mais d'étouffer le commencement de révolution qui avait lieu.

Je ne m'oppose pas à l'adoption de cet article. Je m'en rapporte à la parole du ministre de la Justice. Cependant, aujourd'hui comme auparavant, il faut des lois sévères pour arrêter tout mouvement en vue de l'action directe; ce mouvement s'organise dans le silence et éclatera à la minute favorable. Je dirai comme notre collègue de Vancouver-Centre (M. Stevens): il est dangereux de révoquer cette loi, parce que ceux qu'elle tenait en respect se croiront autorisés à recommencer la propagande de leurs idées, et la situation redeviendra la même.

M. BIRD: Je veux dire quelques mots pour appuyer les membres qui ont pris la défense de cette proposition. Il serait regrettable qu'ils fussent laissés seuls à soutenir une cause qui nous concerne tous. Le projet nous rend une liberté dont nous étions privés depuis trop longtemps. Je tiens à faire savoir que je suis aux antipodes des opinions exprimées par nos collègues de la gauche conservatrice. Les exagérations d'un côté appellent les exagérations opposés.

Durant la guerre, beaucoup d'idées se sont trouvées bouleversées. La démocratie a brisé ses lisières et des explosions se sont produites en quelques endroits. La plupart des gens pondérés sont restés calmes, parce que des événements semblables s'étaient produits autrefois; mais certains timorés, aux idées conservatrices, ont pris peur et, se jetant à l'extrême opposé, ont voulu priver le peuple de ses libertés. Le Canada était pourtant assez éloigné du théâtre de la guerre et des bouleversements qui en furent la conséquence pour conserver son calme. J'imagine que l'honorable député de Vancouver-Centre et son collègue d'Algoma-Est sont encore sous l'impression des événements de cette époque. J'ai été frappé par la ressemblance de la situation entre la période napoléonienne et la nôtre rappelée tout à l'heure par l'honorable député de Toronto-Centre-Ouest (M. Hocken). Il a dit: "En ce temps-là, il n'existait pas encore d'organisation internationale pour renverser les gouvernements". Il se trompait. A ce moment-là, les hommes qui avaient les opinions qu'il professe lui-même aujourd'hui tenaient exactement le language qu'il avait tout à l'heure; ils disaient: il faut abolir la liberté, dompter le peuple, parce qu'il avait, croyait-on, conjuré la destruction de la démocratie.

Je me souviens d'un incident à ce sujet. Le gouvernement anglais de cette époque employa des mouchards pour épier des gens qui

n'étaient ni communistes, ni bolchévistes, mais des citoyens respectables et même des hommes haut placés. Je me souviens encore de l'histoire racontée au sujet d'un espion qui possédait un nez de proportions énormes. On l'avait chargé de surveiller les mouvements du poète Woodsworth et du poète Coleridge. Par une journée d'été, ces deux inoffensifs personnages discutaient de l'œuvre du philosophe Spinoza. L'espion se faufila auprès d'eux et saisit dans leur conversation le mot Spinoza. Aussitôt il se précipite pour faire son rapport aux autorités, disant que nos deux poètes conspiraient sûrement et qu'il les avaient surpris parlant de Spinozy.

En lisant les documents du temps, on voit qu'en Angleterre certaines gens ont aussi perdu la tête, se sont jetés aux extrêmes, comme il est arrivé à plusieurs de nos collègues ce soir. Eux aussi se sont imaginés voir des ennemis de l'ordre social cherchant à en ébranler les bases. Au milieu des lentes conquêtes de nos libertés publiques se meut toujours le même groupe de timorés.

Ce sentiment est naturel chez quelques-uns; chez d'autres il est acquis à la suite d'avantages sociaux dont ils jouissent par privilège. Or, les classes privilégiées n'ont jamais été très accueillantes pour les idées révolutionnaires; toujours, elles ont voulu les isoler dès leur apparition, les encercler et les enfermer entre les murs d'un cachot. Précautions inutiles, puisque les idées sont des forces qui parviennent tôt ou tard à se dégager des liens qui les enchaînent.

Je m'empresse de me joindre à ceux de nos amis qui se sont faits les défenseurs de cette mesure libérale. Le Gouvernement mérite toutes nos félicitations pour l'avoir présentée et soutenue. En tout cas, il ne fait que se montrer fidèle aux principes libéraux dont il se réclame, et que je connais bien.

On a, depuis quelques jours, couvert d'opprobres nos deux collègues qui représentent la ville de Winnipeg. J'ai alors décidé que je saisirais la première occasion de leur apporter ma sympathique adhésion. Il est vrai que ces députés n'ont derrière eux aucune organisation formidable; mais ils représentent certaines idées politiques, que je ne partage pas entièrement, et je tiens à leur dire ici qu'ils ont toute mon admiration pour l'attitude qu'ils ont adoptée. Je crois qu'ils sont les précurseurs d'un grand parti qui siégera un jour dans cette enceinte et qui donnera aux revendications ouvrières toute la publicité à laquelle elles ont droit. Parfois, lorsqu'on attaque les unions ouvrières, je sens que l'on critique en quelque sorte un effort organisé de la démocratie. Bon nombre des membres de notre groupe, quand ils cherchaient à faire redresser les griefs des cultivateurs organisés, ont été qualifiés de bolchévistes. Chaque fois qu'il est question d'acquérir un peu plus de liberté, on nous lance ce mot. Crier au bolchévisme, tâcher de couvrir d'opprobre un mouvement, en l'appelant "russe", et on l'étouffe. Voilà l'idée. A part certaines idées nettement définies, il existe une certaine affinité entre le mouvement que je représente et le mouvement ouvrier qui compte deux seuls représentants à la Chambre; et sans avoir aucune perspective d'avantage politique, je ne veux jamais manquer l'occasion de me ranger du côté de ces hommes qui,—j'en suis convaincu,— à leur manière et selon leurs lumières, font la lutte séculaire pour la liberté du peuple.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nonobstant les observations de l'honorable représentant de Nelson (M. Bird), je ne suis pas encore persuadé que le bill soit entièrement vicieux. Il a fait de son mieux pour créer cette impression chez quiconque envisage la question du point de vue affaires, du point de vue administratif; mais je ne suis pas encore convaincu qu'il faille le rejeter en entier. J'ai encore présentes à l'esprit les remarques sensées de l'honorable ministre de la Justice et j'aime mieux leur donner mon attention plutôt qu'aux digressions de l'honorable député. Soit dit en passant, l'honorable représentant s'est bien éloigné de la question et on ne l'a pas rappelé à l'ordre; mais on n'a pas manqué de le faire à l'égard de mon honorable ami (M. Nicholson) qui n'a pas fait la moitié autant.

M. BIRD: Je suivais les pistes d'ours du collègue de l'honorable député (M. Stevens).

L'hon. M. STEVENS: L'honorable collègue aura peut-être quelque chose à dire avant que la comité lève la séance.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Bien qu'on ait commis des erreurs dans le passé, ce n'est pas une raison de les perpétuer; mais le ministre conviendra avec moi que l'objection formulée contre l'ancienne loi n'est pas tout à fait bien fondée. Par exemple le mot "force", à l'article 97A qu'on dénonce tant, doit être lu, avec les mots qui suivent "violence ou blessures au corps". C'est véritablement la force que l'on condamne. Le ministre va reconnaître que ce n'est pas une chose nouvelle que d'essayer d'empêcher le crime. Y a-t-il quelque doute la-dessus?

L'hon. M. LAPOINTE: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Absolument aucun, à moins qu'il n'en existe dans

l'esprit de l'honorable député de Nelson. Sauf si nous acceptons ses opinions, nous ne voyons pas de mal à tenter d'empêcher le crime. Je conviens parfaitement que si quelqu'un juge que cet article menace les opérations des unions ouvrières légitimes, l'article devrait être modifié. Mais je dois avouer que je ne puis découvrir l'ombre d'une menace dans le texte que je viens de citer. L'autre jour, lorsque nous discutions un sujet analogue, la modification de la loi d'immigration, le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) a dit que les dispositions supprimées ne tiraient pas à conséquence: c'était purement une affaire de procédure, toutes les infractions étant prévues par le code. Si j'ai bien compris mon honorable ami, il en est de même du présent projet: les changements proposés ne se rapportent qu'aux procédures et n'intéressent pas les délits mêmes. D'après lui, tout délit que frappent les articles que nous abrogeons présentement fait l'objet de quelque autre prescription dans le code.

L'hon. M. LAPOINTE: Je le crois.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, mais l'autre jour, lorsque nous discutions l'autre bill, mon honorable ami a interrompu le ministre de l'Intérieur pour affirmer que toutes les infractions ne seraient pas retenues.

L'hon. M. LAPOINTE: A ce moment j'ai cru qu'il faisait erreur. Le bill faisait mention de la partie II du code, et cette partie embrasse ces deux articles. Toutefois, en ce qui se rapporte aux infractions elles-même, je crois qu'elles font l'object d'autres dispositions du code.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je conclus donc que nous ne déclarons pas ici que la sédition et l'emploi de la force ne sont pas des crimes, et que l'homicide est simplement un agréable passe-temps. La modification de la loi d'immigration établissait simplement qu'en procédure un inculpé ne pourrait pas être expulsé du pays avant d'avoir été condamné en justice.

L'hon. M. LAPOINTE: Il faut qu'au préalable un tribunal le trouve coupable.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Donc, la modification du code est un simple verbiage; on ne change en rien la loi actuelle. N'est-ce pas vrai?

L'hon. M. LAPOINTE: Absolument.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En d'autres termes, on ne crée aucun nouveau délit.

M. HAY: Si nous devons discuter le bill le reste de la nuit, je désire faire une ou deux

[L'hon. sir Henry Drayton.]

remarques, non au point de vue constitutionnel, mais au point de vue du citoyen loyal. Comme mon honorable ami de Vancouver-Centre (M. Stevens), je ne puis voir aucune raison valable, et aucun des honorables membres qui ont pris la parole n'ont avancé une seule bonne raison à l'appui de l'abrogation de ces articles du Code criminel. Ce n'est pas souvent que j'emploie le temps de la Chambre, et le comité me permettra, j'espère, de citer ces articles. La question est plus importante que plusieurs d'entre nous ne semblent le réaliser, et nous devrions faire preuve de prudence avant de modifier le code ou de substituer de nouveaux articles aux anciens. Le premier article cité par l'honorable représentant de Vancouver-Centre, l'article 97A, se lit comme suit:

(1) Est une association illégale toute association, organisation, société ou corporation, dont l'un des objets ou le but avoué est de produire un changement ministériel, industriel ou économique au Canada, par force, violence, blessures corporelles contre la personne ou dégâts matériels, contre la propriété, ou par la menace de ces blessures ou dégâts, ou qui enseigne, préconise, conseille ou défend l'emploi de force, violence, terrorisme, blessures corporelles contre la personne ou dégâts matériels contre la propriété, ou de menace de ces blessures ou dégâts, dans le but d'accomplir ce changement, ou pour toute autre fin, ou qui par un moyen quelconque poursuit cet objet ou ce but avoué, ou enseigne, préconise, conseille ou défend, comme susdit.

Je ne puis comprendre pourquoi cet alinéa serait enlevé des Statuts. Il est des plus raisonnables, à mon sens, car c'est une sauvegarde pour l'autorité constituée. Je citerai également l'article 97B et je demanderai au ministre de la Justice pourquoi on en demande l'abrogation:

(1) Est coupable de contravention et passible d'un emprisonnement d'au plus vingt ans quiconque imprime, publie, édite, lance, met en circulation, vend, offre en vente ou en distribution un livre, un journal, un périodique, un pamphlet, une brochure, une image, un papier, une circulaire, une carte, une lettre, un écrit, un imprimé, une publication ou un document de toute nature, dans lequel est enseigné, préconisé, conseillé ou défendu, ou qui, de quelque manière, enseigne, préconise, conseille ou défend, sans l'autorité de la loi, l'emploi de force, violence, terrorisme, blessures corporelles contre la personne ou dégâts matériels contre la propriété, ou de menace de ces blessures ou dégâts comme moyen d'accomplir un changement ministériel, industriel ou économique ou autre.

Je ne puis comprendre pourquoi l'honorable représentant de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth) demande l'abrogation de cet article. A mon sens, il est des plus raisonnables et ne devrait pas être abrogé. Certains changements pourraient sans doute se faire dans la loi pourvu que l'on ne touche pas aux articles dont j'ai parlé.

Il y a un instant, le ministre de la Justice disait que l'abrogation de ces articles n'était

pas faite à la demande des extrémistes. Je ne puis le croire, car, d'après mon expérience personnelle, je suis certain qu'il fait erreur. L'honorable représentant de Winnipeg-Centre-Sud (M. Kennedy) a lu hier soir un article, publié dans un des journaux de Winnipeg peu après la grève et dans lequel on déclare que l'honorable représentant de Winnipeg-Nord (M. Heaps), qui était échevin à cette époque, avait présidé à Winnipeg à une assemblée où le Union Jack avait été déposé sous la tribune et le drapeau rouge hissé à sa place. Maintenant, monsieur le président, à mon sens, quiconque prend part à une assemblée de ce genre est un extrémiste. Et l'honorable député est l'un de ceux qui demandent l'abrogation de ces articles. Conséquemment, lorsque le ministre de la Justice dit que cette modification n'est pas faite à la demande des extrémistes, je ne puis accepter son avis. A ce sujet, puis-je donner lecture d'un compte rendu publié dans le *Manitoba Free Press* du 1er mars 1921, d'une assemblée tenue dans la ville de Winnipeg? Je suis certain qu'après avoir entendu cette lecture le ministre de la Justice conviendra avec moi que l'auteur dont il s'agit est un extrémiste. Voici le compte rendu:

> Avant que M. Pritchard commençât son discours, un groupe des gens présents entonnèrent l'hymne "The Red Flag", et le reste de l'assemblée se leva et chanta avec eux.

L'honorable représentant de Winnipeg-Centre-Nord a dit qu'il était opposé à la force, et cependant voici les paroles de M. Pritchard, un de ses associés:

> "Beaucoup d'eau a passé sous les ponts depuis que le bon vieillard a dit 'un an', disait M. Pritchard dans la première phrase de son discours. La bataille de 1919 a atteint une portée considérable, et si je lis les signes des temps ce soir, il semble que d'autres combats suivront bientôt. Je désire déclarer que les ennemis des travaillistes sont les traîtres qui se cachent dans nos rangs. Déclarons la guerre à ces vils individus et disons-leur que c'est la guerre jusqu'au couteau et le couteau jusqu'à la poignée. Quand nous les aurons tués, nous nous débarrasserons de la plus belle arme que la classe dirigeante ait jamais employée'."

Maintenant, assurément, le ministre de la Justice admettra que quelques-uns du moins de ceux qui demandent l'abrogation de ces articles sont des extrémistes. Mon honorable ami de Nelson (M. Bird), il y a quelques temps, se disait fier de se joindre aux gens qui ont livré "la bataille éternelle pour le travail et la liberté". Quel genre de liberté réclament ces gens? Quel genre de liberté ces articles enlèvent-ils? Simplement la liberté de détruire. Tel est le but de la loi qu'on veut abroger. Les représentants du peuple canadien vont-ils abolir la loi qui protège les loyaux citoyens du Dominion? Je ne m'oppose pas à ce qu'on la modifie d'une certaine manière, mais je crois que ces deux articles ne devraient pas être abrogés.

M. KENNEDY (Winnipeg): Je ne nie pas que certains de ceux qui appuient le projet de loi soient des extrémistes, comme l'a dit l'honorable représentant de Springfield (M. (Hay). Je fais seulement remarquer que nous n'instruisons pas leur procès ce soir. Je crois qu'il faut le moins possible de lois restrictives. Le ministre de la Justice m'a assuré, et m'a permis de le répéter dans la Chambre, que certaines dispositions du Code criminel et du droit coutumier se rapportent aux délits dont il est question dans les articles qu'on veut abroger par le projet de loi à l'étude. Pour ma part, cela me suffit pour que j'appuie le projet de loi, car, je crois qu'on doit réduire autant que possible le nombre des lois ou règlements restrictifs, persuadé qu'en agissant ainsi nous développerons dans le pays une plus grande harmonie et une meilleure entente.

(L'article est adopté).

Sur l'article 2 (intentions non sédicieuses):

M. le PRESIDENT: L'article est-il adopté?

Divers MEMBRES: Adopté.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami pense-t-il que nous avons trop sommeil pour étudier l'article 2 comme il convient?

M. GARLAND (Bow-River): Parlez pour vous-même.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me rappelle un fort éloquent plaidoyer fait il n'y a pas longtemps par l'honorable préopinant au sujet des séances trop longues. Mais, s'il désire siéger tard, ce soir, il peut de nouveau exprimer son avis. Cependant, on a coutume d'ajourner vers onze heures et demie. Si le Gouvernement veut que nous siégions plus tard, qu'il le dise, afin que nous le sachions.

L'hon. M. LAPOINTE: Je supplie mon honorable ami d'être indulgent. Pourquoi ne pas en finir avec ce projet de loi? On a adopté les articles vraiment litigieux, je pense, et il nous faudra peu de temps pour étudier les autres. (*Exclamations.*)

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Les exclamations des partisans de mon honorable ami nous empêchent parfois d'entendre ce dernier.

L'hon. M. LAPOINTE: Je veux être jugé sur mes propres actes.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crois que mon honorable ami se comporte bien. Finissons-en avec le projet de loi et allons nous coucher.

(L'article est adopté, de même que les articles 3 et 4.

Sur l'article 5 (droit d'appel du procureur général).

L'hon. M. LAPOINTE: La Chambre a approuvé cet article, l'an dernier.

(L'article est adopté).

Sur l'article 6 (paiements par *scrip*):

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pourquoi n'a-t-il pas été intenté de poursuites pour ces délits?

L'hon. M. LAPOINTE: Comme mon honorable ami se le rappelle, nous avons adopté cet article, l'an dernier, mais le Sénat l'a rejeté. Le très honorable chef de l'opposition a consenti à l'adopter.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous désirions vivement que cette disposition fût adoptée.

L'hon. M LAPOINTE: Oui, et je l'ai ajoutée à mon projet de loi pour être agréable à l'honorable représentant de Rivière-de-la-Paix.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.

La motion est adoptée et la séance est levée à minuit moins deux minutes du soir.

LUNDI, 7 juin 1926.

La séance est ouverte à deux heures.

1RE LECTURE

D'UN BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES EAUX DANS LA ZONE FERROVIAIRE

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur) demande à déposer le projet de loi (bill n° 171), tendant à modifier la loi des eaux dans la zone ferroviaire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Expliquez-vous.

L'hon. M. STEWART: En 1910, un conflit a surgi en Colombie-Anglaise quant à la question de savoir de quelle autorité relèveraient les eaux dans la zone ferroviaire. La question fut réglée par un appel au Conseil privé et, en 1913, le Parlement canadien adopta une mesure en conformité de la décision du Conseil privé et conférant à la province de la Colombie-Anglaise le privilège d'accorder les concessions d'exploitation de ces eaux. Depuis cette époque, des modifications ont été apportées à la loi des eaux de la Colombie-Anglaise. Une des dispositions de la loi régissant les eaux de la zone ferroviaire comporte que la concession des droits sur ces eaux peut être attribuée aux autorités provinciales par décret du Conseil. Cette situation a prévalu jusqu'en 1924, alors que le gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise adopta une loi pour la codification des divers statuts. Nous nous bornons à mettre la loi fédérale d'accord avec les statuts de cette province; nous avons inséré dans le bill une clause rétroactive afin de couvrir certaines omissions, qui peuvent s'être produites, entre la sanction des amendements à la loi et l'adoption de l'arrêté du conseil par le gouvernement fédéral.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En réalité il n'y a aucun changement en ce qui regarde le statut légal ni l'attribution des pouvoirs?

L'hon. M. STEWART: Pas du tout.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

1re LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé émanant du Sénat.

Le 1er (bill n° 155), déposé par M. Marcil, concernant la Dominion Electric Protection Company.

Le 2e (bill n° 156), déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Samuel Wexler.

Le 3e (bill n° 157), déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Samuel Lehman Stouffer.

Le 4e (bill n° 158), déposé par l'honorable sir Henry Drayton, pour faire droit à Robert Douglas Ian McLeod.

Le 5e (bill n° 159), déposé par M. Hocken, pour faire droit à Mary Margaret McColgan Vinette Graydon.

Le 6e (bill n° 160), déposé par M. Ladner, pour faire droit à Alexander Charles Boys.

Le 7e (bill n° 161), déposé par M. Baker, pour faire droit à Charles Day.

Le 8e (bill n° 162), déposé par M. Lennox, pour faire droit à Albert Wilson Denning.

Le 9e (bill n° 163), déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Margaret Lambert.

Le 10e (bill n° 164), déposé par M. Bell (Hamilton), pour faire droit à Jessie Patterson.

Le 11e (bill n° 165), déposé par l'honorable sir Henry Drayton, pour faire droit à Ernest Ashton.

Le 12e (bill n° 166), déposé par M. Maclean (York-Sud), pour faire droit à Evelyn Christine Stewart.

Le 13e (bill n° 167), déposé par M. Speakman, pour faire droit à Ernest Love.

Le 14e (bill n° 168), déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Charles Stanley Read Riches.

Le 15e (bill n° 169) déposé par M. Ryckman, pour faire droit à Mona Aileen Davies.

Le 16e (bil n° 170), déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Elizabeth Wright.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Par quelle autorité les compagnies de chemin de fer ont-elles le "système des permis" sur tous les grains dirigés vers les ports de la côte du Pacifique?

2. Le Gouvernement sait-il que les élévateurs du port de Vancouver, ne sont pas employés à leur pleine capacité?

3. Le Gouvernement est-il d'avis que les raisons données pour l'émission de "permis" et la restriction des exportations sont suffisamment établies?

4. Le Gouvernement a-t-il reçu des représentations des marchands de grain du littoral du Pacifique et autres particuliers, disant que le "système des permis" milite contre le libre mouvement du grain par voie des ports du Pacifique, et empêche aussi l'établissement d'un marché stable au comptant du grain sur le littoral?

L'hon. M. LAPOINTE:

1. Les pouvoirs des compagnies de chemins de fer sous le régime de la loi des chemins de fer.

2. Le Gouvernement sait qu'on n'utilise pas leur entière capacité.

3. Nous n'avons pas de renseignements.

4. Répondu sous le numéro 3.

ELEVATEURS PUBLICS DE VANCOUVER

M. LADNER demande:

1. Le Gouvernement songe-t-il à louer ou à vendre l'un des élévateurs publics de Vancouver à ce qu'on connaît généralement sous le nom de syndicat des blés (Wheat pool) ou celui-ci a-t-il fait ou fait faire par d'autres des représentations ou des demandes à ce sujet?

2. Dans l'affirmative, quels sont les termes de ces représentations ou demandes?

3. La commission du port de Vancouver a-t-elle fait rapport au Gouvernement à ce sujet?

4. Ce rapport était-il unanime?

5. Quels sont les motifs de l'opposition des commissaires du port de Vancouver?

6. Si le Gouvernement a l'intention de louer ou de vendre l'un des élévateurs publics du port de Vancouver, a-t-il demandé des soumissions ou autrement agi de manière à donner au public ou à des particuliers l'occasion de présenter des offres?

7. La production de grain de l'Alberta a-t-elle dépassé 110,000,000 de boisseaux l'an dernier et celle de la Saskatchewan, à l'ouest de Maple-Creek, a-t-elle dépassé 75,000,000 de boisseaux, dont le total pourrait et devrait s'expédier par Vancouver si le service des trains était suffisant?

8. La manutention des grains de tous les élévateurs du port de Vancouver n'a-t-elle été que de 50,000,000 de boisseaux, ou environ?

9. La politique du Gouvernement est-elle d'augmenter le service des élévateurs de Vancouver ou de le diminuer en louant nos élévateurs publics?

10. Le Gouvernement sait-il que le marché comptant du blé (établi à Vancouver en conséquence des demandes faites par les cultivateurs d'Alberta) ne peut fonctionner convenablement avec une capacité de magasin public inférieure à la capacité actuelle?

11. Est-il vrai que l'élévateur Spillers fonctionnant autrefois comme élévateur public deviendra certainement privé par la volonté des propriétaires nouveaux?

12. Les élévateurs publics de Vancouver protègent-ils les exportateurs, expéditeurs et cultivateurs indépendants, et l'élévateur n° 2 serait-il absolument insuffisant pour ces fins?

13. Les élévateurs de la commission du port de Vancouver vivent-ils par eux-mêmes, et le port a-t-il payé tous ses frais obligatoires?

14. Le Gouvernement a-t-il l'intention de louer les élévateurs à grain du port de Québec, et ces élévateurs se sont-ils suffi à eux-mêmes, et leurs frais obligatoires ont-ils tous été payés?

L'hon. M. CARDIN:

1. Des représentations verbales pour le compte du syndicat des blés au sujet de la location d'un des élévateurs de Vancouver.

2. Généralement les demandes se rapportaient à la location de l'élévateur n° 1 qui est sous la direction de la commission du port de Vancouver.

3. Le président a fait un rapport au nom de la commission.

4. Répondu sous le n° 3.

5. D'après le rapport de son président, la commission est d'avis que le syndicat de blé sera bien servi par le système actuel sans gêner pour cela le service à l'usage du public qui utilise les commodités du port.

6. Si les commissaires décident un jour au l'autre de louer n'importe lequel des élévateurs publics de Vancouver avec l'approbation du Gouvernement, on avisera.

7. La production totale de grain dans l'Alberta en 1925 a été évaluée à 195.277,000 boisseaux. Les statistiques de la Saskatchewan n'indiquent pas le rendement à l'ouest de Maple-Creek.

8. Les élévateurs ont, en 1925, reçu en tout 33,512,302 boisseaux de grain.

9. Le Gouvernement n'a pas pour politique de restreindre le service des élévateurs à Vancouver.

10. Le Gouvernement sait que le bon fonctionnement du marché au comptant des grains à Vancouver, relativement à la capacité actuelle des élévateurs, dépend de la quantité de grain qu'on peut offrir d'expédier par ce port.

11. Le Gouvernement n'a pas de renseignement.

12. Les élévateurs de Vancouver ont été construits pour accommoder, suivant leur capacité, les exportateurs, expéditeurs et producteurs de grain. A ce point de vue, l'utilité de l'élévateur n° 2 dépend de la quantité de grain mis en vente par les exportateurs, expéditeurs et producteurs.

13. Depuis que les élévateurs sont sous la direction de la commission du port de Vancouver, ils se suffisent à eux-mêmes. La commission a payé tous les frais obligatoires et a pourvu au fonds d'amortissement.

14. Le Gouvernement n'a pas examiné la possibilité de louer l'élévateur à grain du port de Québec. Cet élévateur ne fait pas ses frais et la Commission du port de Québec n'en paie pas les intérêts.

SAISIES D'AUTOMOBILES

M. DOUCET demande:

1. Combien d'automobiles le département des Douanes tient-il actuellement sous saisie?
2. Combien d'automobiles venues en contrebande au Canada le département des Douanes a-t-il saisies et détient-il actuellement?
3. Combien de ces automobiles les compagnies d'assurance ont-elles réclamés parce qu'elles avaient été volées avant de passer la frontière?
4. Pourquoi le département des Douanes refuse-t-il de rendre ces automobiles aux propriétaires quand la propriété est nettement établie?
5. Y a-t-il entente entre les gouvernements du Canada et des Etats-Unis au sujet du recouvrement de ces automobiles?
6. Dans ce cas quelle est-elle et quand a-t-elle été conclue?

L'hon. M. BOIVIN:

1. 289.
2. 161.
3. 25.
4. Le département ne refuse pas de rendre les automobiles à leurs propriétaires lorsqu'ils ont clairement établi leurs droits. Lorsque les automobiles sont confisquées au bénéfice de l'Etat, on offre de les relâcher en attendant une décision et à condition qu'elles soient exportées aux Etats-Unis après paiement des frais de saisie et d'entretien. Lorsque les automobiles n'ont pas été confisquées à la suite d'une décision, les ayants droit sont obligés en outre de présenter une déclaration de renoncement de la part de la personne en possession de qui la voiture a été trouvée au moment de la saisie.
5. Oui.
6. L'article III du traité pour la suppression de la contrebande sur la frontière séparant le Canada des Etats-Unis et l'arrestation et la poursuite des personnes violant les lois de l'un ou l'autre pays relativement aux narcotiques, lequel traité a été ratifié le 17 juillet 1925.

LA CONFERENCE INTERNATIONALE PARLEMENTAIRE DU COMMERCE

M. CHURCH demande:

1. Pourquoi le Canada, seul parmi les colonies d'outremer ou les pays du monde, n'est pas représenté à la conférence internationale parlementaire du commerce, siégeant actuellement à Londres?
2. Le Gouvernement sait-il que l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont trois représentants, l'Afrique un, les Indes trois, et que le Canada n'en a pas, et que trente-deux autres pays sont représentés pour attirer le commerce mondial?
3. Que fait-on ou doit-on faire à ce sujet?

Le très hon. MACKENZIE KING:

1. Cette conférence est une réunion non officielle à laquelle des parlementaires de n'importe quel pays assistent à titre personnel et à leurs propres frais. Ce n'est pas une conférence officielle et, par conséquent, le Gouvernement canadien n'a pas eu à considérer l'opportunité de s'y faire représenter.
2. Le Gouvernement ne possède aucun renseignement officiel quant au nombre des membres du Parlement des divers pays qui ont pris part à cette conférence, laquelle a été convoquée, non pas pour activer le commerce mondial, mais en vue d'examiner les différents aspects de la législation commerciale d'intérêt commun.
3. Répondu sous les nos 1 et 2.

LES AMELIORATIONS DU PORT DE TORONTO

M. SPENCE (Maple-Creek) demande:

Combien le gouvernement fédéral a-t-il dépensé pour les améliorations du port de Toronto depuis 1911, y compris les subventions à la commission du port?

L'hon. ERNEST LAPOINTE: Du 1er avril 1911 au 31 mars 1926, $9,260,857.93. Il n'a pas été accordé de subventions à la commission du port.

LE REVENU FEDERAL

M. DOUCET demande:

Quels ont été, pour les années terminées le 31 mars 1921, 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926, les recettes provenant de la taxe des ventes, du droit de timbre de l'impôt sur le revenu, de l'intérêt sur les placements et reliquats en caisse; des droits d'accise, sur les breuvages alcooliques et alcools; des autres taxes d'accise; du service postal dans tout le pays; des droits de douane et des recettes totales de toutes sources?

RECETTES ORDINAIRES

—	1920-21	1921-22	1922-23	1923-24	1924-25	1925-26
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Droits d'entrée—						
Ale, bière, porter, etc	27,203 40	19,551 00	22,736 28	40,462 38	38,480 80	63,903 84
Vins et spiritueux	11,280,565 02	10,554,524 31	12,265,457 79	13,031,515 55	12,030,754 86	14,542,491 11
D'autres sources	168,387,368 90	110,913,318 59	121,515,176 05	122,050,296 41	108,151,590 47	129,322,698 45
Recettes brutes	179,695,137 32	121,487,393 90	133,803,370 12	135,122,274 34	120,220,826 13	143,929,093 40
Diminuées des remboursements et drawbacks	16,428,333 37	15,800,748 80	15,746,900 72	13,621,475 85	12,073,954 62	16,573,949 90
Recettes nettes	163,266,803 95	105,686,645 10	118,056,469 40	121,500,798 49	108,146,871 51	127,355,143 50
Droits d'accise—						
Alcools	5,757,463 31	6,224,060 52	7,985,808 57	9,367,887 23	9,389,535 98	10,928,078 03
Liqueurs de malt	84,301 32	58,279 10	62,930 70	85,073 61	106,233 72	108,637 50
Malt	2,468,475 53	2,628,995 28	2,549,600 72	3,278,407 27	3,539,020 66	3,839,173 67
Autres droits d'accise	28,843,343 72	27,994,776 69	25,666,605 04	25,874,941 51	25,978,389 60	28,492,991 44
Recettes brutes	37,153,583 88	36,906,111 59	36,264,945 03	38,606,309 62	39,013,179 96	43,368,880 64
Diminuées des remboursements	35,217 19	150,905 03	502,948 58	424,562 29	409,690 73	445,331 61
Recettes nettes	37,118,366 69	36,755,206 56	35,761,996 45	38,181,747 33	38,603,489 23	42,923,549 03
Taxes d'accise—						
Ale, bière, whiskey, vins, etc	16,699,956 71	3,276,895 56	2,776,729 80	4,397,315 89	4,748,100 62	5,582,764 02
Timbres et chèques frappés en creux	7,022,949 19	2,983,384 50	5,535,190 93	8,771,285 15	9,325,887 95	10,051,116 94
Ventes	38,114,538 84	61,518,751 13	91,262,254 13	100,990,076 80	66,707,369 96	74,014,076 44
Diverses sources	17,480,560 12	6,123,582 66	8,415,717 75	9,510,168 75	8,549,479 34	9,566,391 66
Recettes brutes	79,318,004 86	73,902,613 85	107,989,892 61	123,668,846 59	89,330,837 87	99,314,349 05
Diminuées des remboursements	514,905 68	246,125 02	1,507,174 53	2,992,470 70	3,520,120 45	1,117,581 35
Recettes nettes	78,803,099 18	73,656,488 83	106,482,718 08	120,676,375 89	85,810,717 42	98,096,767 71
Impôt sur les revenus	46,381,824 31	78,684,354 80	59,711,538 37	54,204,027 99	56,248,042 82	55,572,547 93
Taxe sur les bénéfices commerciaux	40,841,401 25	22,815,666 58	13,031,461 80	4,752,680 89	2,704,427 37	1,175,138 34
Intérêt sur placements	24,815,246 28	21,961,512 64	16,465,302 91	11,916,479 11	11,332,328 50	8,535,085 77
Recettes des postes	26,706,198 46	26,402,299 15	29,016,771 02	28,865,374 25	28,782,535 52	30,334,575 02
D'autres sources	16,453,596 48	15,990,213 33	16,088,641 97	16,740,198 27	15,206,066 88	16,730,935 06
Recettes totales	434,386,536 60	381,952,386 99	394,614,900 00	396,837,682 22	346,834,479 25	380,723,742 36

*Les comptes de l'année ne sont pas définitivement clos.

TROUPEAUX CERTIFIES

M. DOUCET demande:

1. Combien de vétérinaires inspecteurs sont chargés de l'épreuve des troupeaux certifiés dans chaque province?
2. Combien de bestiaux ont subi l'an dernier l'épreuve dans chaque province?
3. Quelle proportion des sujets qui ont réagi après le premier essai et n'ont pas été abattus, ont ensuite réagi au deuxième essai?
4. Parmi les bestiaux qui ont réagi et qui ont été abattus, quelle proportion le vétérinaire inspecteur a-t-il jugée affectée de tuberculose?

L'hon. M. MOTHERWELL:

1. En sus de leurs autres fonctions, les inspecteurs suivants pratiquent la tuberculination en vue de la certification des troupeaux.

Ile du Prince-Edouard	2
Nouvelle-Ecosse	1
Nouveau-Brunswick	3
Québec	18
Ontario	32
Manitoba	21
Saskatchewan	14
Alberta	15
Colombie-Anglaise	10

2.

Ile du Prince-Edouard	1,701
Nouvelle-Ecosse	1,831
Nouveau-Brunswick	2,298
Québec	46,582
Ontario	55,773
Manitoba	13,034
Saskatchewan	5,755
Alberta	3,885
Colombie-Anglaise	2,748

3. Aucune. Les sujets qui réagissent ne subissent pas une séconde épreuve.
4. 91.5 p. 100.

LE GARDIEN DU PHARE A POINTE CARLETON

M. DOUCET demande:

1. M. Louis Bujold, gardien de phare à Pointe Carleton (Qué.), a-t-il démissionné? Dans l'affirmative, quand?
2. Son successeur a-t-il été nommé? Qui est-il?
3. La commission du service civil a-t-elle fait la nomination, et dans ce cas, à quelle date?
4. Des soldats rapatriés étaient-ils candidats à ce poste?

L'hon. M. CARDIN:

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.
3. Répondu sous le n° 1.
4. Répondu sous le n° 1.

ELEVATEUR PUBLIC A PRINCE-RUPERT

L'hon. M. MANION demande:

1. L'élévateur du Gouvernement à Prince-Rupert, qui a été loué au syndicat du blé, doit-il fonctionner comme lieu de mélange?
2. Le Gouvernement déposera-t-il la convention par laquelle cet élévateur a été loué au syndicat du blé?

L'hon. M. ROBB:

1. L'élévateur du gouvernement à Prince-Rupert, affermé à la coopérative du blé, sera exploité en conformité de la convention conclue le 31 mars 1926, dont copie sera déposée sur le bureau de la Chambre.
2. Répondu sous le n° 1.

LES DEPOSANTS DE LA HOME BANK

M. SPENCER demande:

1. Combien a-t-on payé aux déposants de la Home Bank (ayant des dépôts supérieurs à $500), en vertu de la loi de secours de la Home Bank, 1925?
2. A-t-on dépensé le total de la somme votée pour le soulagement des déposants de cette banque?
3. Sinon, quelle somme reste-t-il?
4. Combien de déposants de la Home Bank, ayant des dépôts inférieurs à $500, ont reçu du secours?
5. Combien de déposants de la Home Bank ayant des dépôts supérieurs à $500 ont reçu des secours, et quelle est la somme globale que le Gouvernement a payée quant aux questions 4 et 5?

L'hon. M. ROBB:

1. Payé aux déposants dont les réclamations dépassent $500: $1,334,623.46.
2. Non.
3. Reste du crédit disponible pour effectuer des remboursements, $754,821.94.
4. 23,277.
5. 2,984; total payé aux déposants, $2,227,-203.96.

NOTE.—Les chiffres relatifs au montant et au nombre des payements sont tirés du rapport des liquidateurs d'après leurs livres, consultés le 31 mai 1926.

LE MAITRE DU PORT DE KINGSVILLE

M. GOTT demande:

1. Qui était maître du port à Kingsville (Ont.), en 1925?
2. Qui l'est maintenant?
3. Quand a-t-il été nommé?
4. Sur la recommandation de qui l'a-t-il été?
5. Quels salaires, rémunérations ou honoraires sont attachés à ces fonctions?
6. Combien y avait-il de candidats au poste en question lors de la dernière nomination?

L'hon. M. CARDIN:

1. Il n'y avait pas de maître du port à Kingsville (Ont.) en 1925.
2. Personne.
3, 4, 5 et 6. Répondu sous les nos 1 et 2.

AMELIORATION AU PORT DE LEAMINGTON

M. GOTT demande:

1. Le Gouvernement a-t-il considéré la dépense de crédits pour améliorations du port ou des quais, ou pour construction d'un brise-lames à Leamington (Ont.)?
2. Dans ce cas, quelle sera la première dépense?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics): Tout ce que l'on se propose de dépenser maintenant, c'est une somme de $1,100, prix estimatif des réparations aux travaux actuels.

QUAI DE L'ILE PELEE

M. GOTT demande:

1. Combien a-t-on dépensé pour construire le quai de l'île Pelée (Ont.), en 1925?
2. Qui surveillait les travaux?
3. M. Norman McCormick a-t-il fait quelque travail de construction? Dans ce cas, à quel titre?
4. Quelle était sa rémunération, et quelle a été la durée de ses services?
5. A-t-on acheté des fournitures de M. McCormick, ou par son entremise?
6. Dans l'affirmative, pour combien?
7. A-t-on directement ou non acheté des fournitures de M. Ralph Harris?
8. Dans ce cas, quelles fournitures?
9. Combien a-t-on dépensé à ce sujet?
10. Combien au total, a coûté la construction du quai à l'île Pelée?
11. S'est-on plaint que le travail n'était pas satisfaisant?
12. Dans ce cas, qu'est-ce que le Gouvernement a fait pour y remédier?

L'hon. J. H. KING:

1. $27,970.49 pour travaux d'extension de la jetée ouest.

2 et 3. Les travaux sont sous la surveillance de Norman McCormick, inspecteur de construction sous la direction de l'ingénieur de district H. B. R. Craig.

4. (a) $5 par jour. (b) Du 4 mai au 13 septembre 1925.

5, 6, 7, 8 et 9. Aucun renseignement, car l'entrepreneur a fourni tous les matériaux.

10. $75,704.71 de 1908 à 1926.

11. Non.

12. Répondu sous le n° 11.

SERVICE DE VAPEUR DE L'ILE PELEE

M. GOTT demande:

1. Quel crédit accorde-t-on au vapeur *Pelee Island*, ou à la compagnie qui exploite ce vapeur faisant le service entre Kingsville, Leamington et l'île Pelée (Ont.), et Sandusky (Ohio)?
2. Quand le premier crédit a-t-il été accordé? Combien par année?
3. Quelles augmentations a-t-on faites de temps à autre, et quand les a-t-on faites?
4. Pourquoi donne-t-on un crédit, et à quoi est-on censé l'appliquer?
5. A-t-on fait enquête pour savoir si les gens de l'île Pelée bénéficiaient du crédit, ou si des particuliers en tiraient un avantage injustifié?
6. Si l'on a constaté une injustice, que doit faire le Gouvernement?
7. Peut-il ou doit-il imposer des tarifs réduits, ou diminuer le crédit?
8. Combien de mois par année le vapeur doit-il fonctionner pour recevoir le plein crédit?
9. Y a-t-il un crédit pour le service postal d'hiver à l'île Pelée? Dans ce cas, quel est-il et qui le reçoit?
10. Comment se compare-t-il avec le crédit du vapeur?
11. Quelle compagnie exploite le vapeur *Pelee Island*?
12. A qui le crédit est-il payé?
13. Quelle sorte de compagnie exploite le *Pelee Island*?
14. Le département a-t-il un rapport des dividendes payés par la compagnie en 1923, 1924 et 1925?
15. Sinon, pourrait-on facilement s'informer de la question?
16. Des habitants de l'île Pelée se sont-ils plaints d'une injustice?
17. Dans l'affirmative, qui s'est plaint, à quelle date, et qu'a fait ou que doit faire le département à ce sujet?

L'hon. M. LAPOINTE:

1. Le nom du vapeur qui fait ce service est *Pelee* et non *Pelee Island*. La subvention pour l'année terminée le 31 mars 1926 a été de $11,000. Aucun contrat n'a encore été accordé pour 1926-1927, mais les crédits de cette année contiennent une somme de $9,000 pour ce service.

2. La subvention initiale pour ce service était de $1,500 par année et fut accordée pour l'année 1906-1907.

3. La subvention fut augmentée comme suit: 1909-1910, $5,000; 1914-1915, $8,000; 1922-1923, $11,000.

4. La subvention est accordée afin d'établir un service de vapeur entre l'île Pelée et la terre ferme pour le transport des dépêches, des voyageurs et des marchandises.

5. Aucun renseignement.

6 et 7. On ne permet aucune discrimination sur les services de vapeurs qui reçoivent une subvention du Gouvernement.

8. Huit mois.

9. M. Guy McCormick a maintenu un service postal semi-hebdomadaire au cours de l'hiver dernier pour une somme de $2,000 en vertu d'une entente temporaire en attendant qu'un contrat régulier soit accordé; on est à demander des soumissions pour ce contrat.

10. Aucun renseignement.

11. The Windsor & Pelee Island Steamship Company, Limited.

12. The Windsor & Pelee Island Steamship Company, Limited.

13. Une compagnie de vapeurs.

14. Aucun renseignement.

15. D'après les termes du contrat, les entrepreneurs sont tenus de fournir au Gouvernement les documents, informations et témoignages nécessaires pour établir le volume, l'importance et la valeur du trafic du vapeur subventionné.

16. Non.

17. Répondu sous le n° 16.

LA FERME EXPERIMENTALE DE HARROW

M. GOTT demande:

1. Combien a coûté l'exploitation de la ferme expérimentale de Harrow (Ont.), en 1925?
2. Combien a-t-on dépensé jusqu'ici pour cette ferme?
3. Combien de personnes y emploie-t-on?
4. De qui a-t-on acheté le terrain?
5. Combien d'acres a-t-on acquis, et à quel prix?
6. Quels sont les employés actuels de la ferme?
7. Quel est le salaire de chacun d'eux?
8. Qui est le surintendant de la ferme et quels sont ses appointements?

L'hon. M. MOTHERWELL:

1. Année 1925-1926; $20,907.91.

2. Jusqu'au 31 mars 1926, $224,105.88, y compris le prix d'achat, toutes les dépenses

imputables sur le capital, le prix de construction des édifices, les frais d'exploitation et d'expériences.

3. 14.

4. A. R. Ferris, Kingsville (Ont.).

5. 198.3 acres, à $175 l'acre. $35,000.

6 et 7. D. D. Digges (à la retraite), surintendant, $2,700; O. G. Williams, adjoint au surintendant, $1,740; E. A. Moore, contremaître de la ferme, $1,560; F. Dimmock, agrostologiste-adjoint, $2,160; J. M. Page, sténographe, $1,260; Roy Wilson, conducteur d'attelage, 30c. par heure; Arthur Fox, conducteur d'attelage, 30c. par heure; Eugène Hoffman, journalier, 30c. par heure; Harry Heaton, journalier, 30c. par heure; Arthur Horton, conducteur d'attelage, 30c. par heure; E. J. Tofflemire, charpentier, 40c. par heure.

8. D. D. Digges (en congé de retraite), $2,700.

DRAGAGE DU PORT DE KINGSVILLE

M. GOTT demande:

1. Les dragages sont-ils terminés pour 1926 au port de Kingsville (Ont.)?

2. Quelle drague ou quel remorqueur a-t-on utilisé pour les travaux?

3. Qui a surveillé les travaux?

4. Combien a-t-il fallu de journées de travail pour achever l'entreprise?

5. La personne chargée de diriger l'entreprise a-t-elle eu ordre d'acheter les provisions de certain marchand de Kingsville? Dans l'affirmative, quel marchand?

7. De quels habitants de Kingsville le Gouvernement accepte-t-il les avis, à l'ordinaire?

L'hon. J. H. KING:

1. Non. On fait actuellement du dragage.

2. La drague du ministère *Q. & R. N° 1* et le remorqueur *Peel* sont employés à ces travaux.

3. L'ingénieur de district H. B. R. Craig.

4. On a commencé le dragage à Kingsville le 7 mai 1926 et l'on espère le terminer au début de la semaine du 14 juin.

5. Non.

6. Répondu sous le n° 5.

7. Des fonctionnaires autorisés du gouvernement.

COMPTE RENDU DES DELIBERATIONS DE LA COMMISSION DU TARIF

M. SPENCE (Maple-Creek) demande:

A-t-on pris des mesures pour s'assurer un compte rendu complet des délibérations de la commission du tarif?

L'hon. M. ROBB: On garde un résumé des délibérations sous la forme d'un procès-verbal. Les intéressés sont priés de présenter leurs exposés par écrit.

[L'hon. M. Motherwell.]

QUESTION TRANSFORMEE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS

FRAIS D'IMPRESSION DE L'ETAT

M. DOUCET demande:

Combien le Gouvernement a-t-il payé pour ses impressions faites en dehors de l'Imprimerie nationale, dans les années 1922-1923, 1923-1924, 1924-1925, 1925-1926?

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

NOMINATION DE L'INSPECTEUR DU SERVICE POSTAL D'EDMONTON

Par M. BURY:

Copie de la correspondance, des lettres et autres documents échangés entre le département des Postes et la Commission du service civil, ou entre des fonctionnaires des postes à Edmonton ou Calgary et le département, ou entre ces fonctionnaires et la Commission du service civil, au sujet de la nomination récente d'un inspecteur du service postal à Edmonton (Alb.); y compris les dossiers et rapports relatifs aux candidats à ces fonctions sur la durée du service, l'ancienneté, le rang, la compétence et la capacité, etc.

LA STATION D'EXPERIMENTATION DE SWEDE-CREEK

Par M. BLACK (Yukon):

Copie da la correspondance, requêtes et communications que le Gouvernement, un de ses départements ou fonctionnaires possèdent, relativement à l'abandon de la station d'expérimentation agricole que le Gouvernement dirigeait à Swede-Creek, au Yukon.

L'ADMINISTRATION DU PARC NATIONAL DE REVELSTOKE

Par M. ESLING:

Copie des lettres, télégrammes, correspondance et autres documents échangés entre un citoyen ou fonctionnaire de la Colombie-Anglaise et le département de l'Intérieur, au sujet du poste de surintendant ou de l'administration du parc national de Revelstoke, depuis le 1er janvier 1925.

LA RETRAITE DES FONCTIONNAIRES

A l'appel de l'Ordre du jour.

L'hon. M. H. H. STEVENS (Vancouver-Centre): Je me lève pour interpeller de nouveau le premier ministre au sujet du service civil et de cette affaire importante qu'est la loi de pension du service civil. Actuellement, nombreux sont les fonctionnaires auxquels ne s'appliquent pas les dispositions de la loi de pension, malgré que le délai d'option expire en juillet de l'année courante; ils sont très désireux que ce délai soit prorogé d'une autre année pour avoir la chance d'opter en faveur du bénéfice de la loi; ou, au cas, où la loi du service civil elle-même serait modifiée à la suite du rapport présentement à l'étude, ils pourraient n'être pas tenus à l'option. Je désirerais savoir du premier ministre si l'on va modifier la loi du service civil ou régler toute la question de l'organisation, ce qui, j'en

ai la crainte, serait une trop vaste question à cette heure tardive de la session; ou bien si l'on va prolonger le délai pour opter en faveur de la loi de pension du service civil? J'ai à la main une résolution de la fédération des fonctionnaires; elle porte la signature de M. Baker, un des premiers vice-présidents nationaux. A l'appui de ce que je dis, je pourrais en donner lecture. En voici la teneur:

Que nous prions le Gouvernement de compléter, sans retard, la composition du personnel de la commission du service civil, et que l'on fasse une révision satisfaisante des traitements des fonctionnaires avant la fin de la session actuelle avec des augmentations remontant au 1er avril 1924.

Je me rends bien compte que la situation est compliquée, mais je soulève cette question de bonne foi, me faisant l'interprète de plusieurs groupes de fonctionnaires qui ont à souffrir des dispositions de la loi de pension actuelle. J'insiste sur l'opportunité de proroger le délai jusqu'en 1927, et si c'est possible, qu'on règle d'une façon définitive la question de la révision des traitements.

Le très hon. MACKENZIE KING: J'aimerais avoir la chance de consulter là-dessus mon collègue le ministre des Finances (M. Robb) avant d'engager le Gouvernement à ce sujet. Je ferai remarquer toutefois que le délai d'option a déjà été prolongé d'une année, au moins une fois, de sorte que les fonctionnaires ont eu deux ans pour décider s'ils allaient ou non se prévaloir des dispositions de la loi. Il semble étrange qu'ils ne parviennent pas à prendre une décision à ce sujet. Néanmoins je verrai à ce que les remarques de mon honorable ami soient prises en sérieuse considération.

L'hon. M. STEVENS: Je n'ignore pas qu'en prenant de nouveau la parole je déroge quelque peu au règlement, mais je suis certain, monsieur l'Orateur, que, vu l'importance de cette question, la Chambre ne m'en fera pas de reproche. Sans m'attarder aux détails, je ferai remarquer qu'il se trouve des groupes de fonctionnaires qui ne bénéficient pas du tout de cette loi et qui ont demandé ce privilège. Par exemple, au nombre de ces groupes, il y a celui des fonctionnaires du service de l'impôt sur le revenu et il y a aussi ceux dont mon honorable ami (M. Manion) a fait mention, les peseurs. Cette question est d'importance primordiale et elle intéresse au plus haut point ceux qui ne peuvent se prévaloir de cette loi. Mon avis, à la vérité, est que la politique la plus sage serait de prolonger jusqu'à 1927 le privilège d'option et entre temps de modifier la loi du service civil. Je ne critique pas le Gouvernement, ni je ne lui fais de reproche, car je comprends combien cette question est vaste et compliquée. C'en est une qu'il faut étudier avec le plus grand soin.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le ministre des Finances vient de me remettre un rapport sur cette question; ce rapport vient du surintendant des assurances. Pour l'information de mon honorable ami, je pourrais donner lecture d'un passage qui a trait à la question soulevée:

Selon moi le Gouvernement devrait suggérer que le délai ne soit pas prolongé, ou du moins que ce ne soit pas pour plus de trois mois; que la loi soit modifiée, comme il a été jusqu'ici proposé, en vue de parer aux cas d'omissions évidentes de l'ancienne loi; et qu'il ne devrait plus être question d'étendre la portée et d'en augmenter les avantages de la loi jusqu'après l'échéance du délai d'option et après qu'on se sera assuré de tout effet des permutations et nominations effectuées jusqu'à cette date.

Il est bon, je crois, de consigner cette expression d'opinion au Hansard.

L'hon. M. STEVENS: Je tiendrais à signaler au premier ministre cette partie de la lettre qui suggère la modification de la loi. Si c'est l'intention du Gouvernement de s'occuper de toute la question, la suggestion du surintendant est sage.

M. WOODSWORTH: Le premier ministre peut-il donner à la Chambre l'assurance que les nominations à la commission du service civil seront faites avant la prorogation de la session actuelle?

Le très hon. MACKENZIE KING: Pour les nominations qu'il fera à la commission du service civil, le Gouvernement est désireux de pouvoir mettre la main sur des sujets dont la convenance pour cet emploi se recommande à la population du pays. Il n'est pas facile de trouver un pareil titulaire pour la commission du service civil, et je puis en faire le franc aveu à mon honorable ami, le Gouvernement devra peut-être demander au Parlement de modifier la loi du service civil pour faciliter la nomination du type d'homme dont on reconnaîtra la compétence à remplir ce poste de hautes responsabilités. La loi primitive comportait la nomination de commissaires à vie, mais ensuite les nominations ont été limitées à dix ans, et il n'est pas pourvu à l'octroi d'une pension après cette période. Un traitement de $6,000 par année est attaché à la position. Il est difficile d'induire un homme du rang et du prestige que recherche le Gouvernement à accepter la charge à un traitement de $6,000 pour dix ans et sans qu'il soit pourvu à l'octroi d'une pension subséquemment. Le Gouvernement délibère sur l'opportunité de demander au Parlement de fixer des émoluments plus considérables et de

pourvoir, si c'est possible, à la constitution d'une pension, au cas où la position ne serait pas permanente. Je souligne le désir du Gouvernement de ne nommer commissaires que des personnes qui se recommanderont d'elles-mêmes à la population, et il faudra naturellement quelque temps pour obtenir le titulaire ou les titulaires requis. Mon collègue, le ministre de la Justice (M. Lapointe) me rappelle que pour le moment, le service n'est pas embarrassé, vu que, selon une décision du département de la Justice, le président de la commission du service civil a pleins pouvoirs pour agir au nom de la commission entière. On a conseillé de n'avoir qu'un commissaire. Nous mettons ce projet à l'essai en nous efforçant d'obtenir les deux autres titulaires.

LES TERRES VENDUES A LA COMMISSION DE L'ETABLISSEMENT AGRICOLE DES SOLDATS

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. J. L. BROWN (Lisgar): J'attire l'attention du ministre de l'Intérieur (M. Stewart) sur la question n° 2 inscrite au Feuilleton depuis quelque temps, dont la réponse est prête, j'ai lieu de le croire.

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur): J'ai sur mon pupitre une note du président de la commission de l'établissement agricole des soldats, disant qu'il faut se procurer le renseignement auprès du bureau de Winnipeg, et qu'il le sollicite. Nous espérons l'avoir à bref délai.

L'hon. J. C. ELLIOTT (ministre du Travail): En réponse à une question posée par l'honorable député d'Yale (M. Stirling) touchant la coalition des agents grossistes-courtiers, j'ai promis de faire un déclaration aujourd'hui même. Avec la permission de l'Assemblée, je fait la déclaration suivante:

Par suite d'une plainte formelle énoncée en vertu de la loi d'enquête sur les coalitions, un commissaire a été nommé en juillet 1924 pour s'enquérir de la prétendu coalition relative à la distribution des fruits et légumes dans l'Ouest canadien. Le commissaire a fait rapport, le 18 février 1925, qu'une coalition, appelée, pour plus de brièveté, la coalition des agents grossistes-courtiers, fonctionne dans l'Ouest canadien, et que son action est au détriment des intérêts publics.

Il semble que les fruits et les légumes canadiens consommés dans les quatre provinces de l'Ouest viennent principalement de la Colombie-Anglaise. Le producteur, vivant en Colombie-Anglaise et disposant de ses produits de Calgary à Winnipeg, a besoin d'agents dans les divers centres pour recevoir les fruits et les légumes, les inspecter relativement à leur qualité et leur état, et les vendres aux grossistes (jobbers), comme on appelle les vendeurs de fruits en gros dans ces provinces.

En 1906, et quelques années subséquemment, la distribution s'effectuait au Canada, à partir du producteur, par l'intermédiaire de son courtier, aux différents grossistes qui vendaient aux détaillants, lesquels à leur tour faisaient la distribution aux consommateurs. Les maisons de gros au nombre de deux ou plus dans toute petite ville de quelque importance étaient, pour la plupart, indépendantes les unes des autres, et se faisaient une concurrence plus ou moins amicale. En générale, et à considérer l'Ouest comme un tout, la distribution se faisait par l'intermédiaire de plusieurs grossistes indépendants et rivaux. L'écoulement des produits était libre et n'était dominé par personne.

L'établissement Nash, de Minneapolis, qui commença à faire affaires au Canada, en 1906, et qui exploite maintenant une série de maisons de gros à travers l'Ouest, a inauguré le principe du grossiste-courtier vers 1913. Les grossistes canadiens qui admettent la nature nuisible du principe, prétendent que pour se défendre ils ont dû faire de même.

L'inauguration du principe des grossistes-courtiers a modifié l'aspect entier de la distribution des fruits et légumes dans l'Ouest canadien. Au lieu de se faire par l'intermédiaire de nombreuses maisons indépendantes, la vente se fait maintenant surtout par l'entremise de deux chaînes de maisons de gros, le groupe Nash. et le reste des grossistes canadiens. Chacun de ceux-ci compte sa série de courtiers, les Nash connu sous le nom de Mutual Brokers Limited, et les indépendants, comme sont dénommés les Canadiens, connus sous le nom de Growers Sales Agency Limited.

Le commissaire s'est prononcé contre le principe de l'absorption des commissionnaires par les grossistes comme tentative de réunir sous une même exploitation deux services aux intérêts contradictoires, le courtier qui ne devait avoir d'autre intérêt à cœur que celui du producteur et vendre au meilleur prix possible, et le grossiste, visant à acheter au plus bas prix et à réaliser le plus gros bénéfice, ce qui est par conséquent l'opposé de l'intérêt du producteur; et son rapport cite des cas où la coalition a nui au producteur et au consommateur. Voici un résumé de ces cas énumérés aux pages 22 et suivantes du rapport:

(a) Défaut du courtier de vendre au commissionnaire, au meilleur prix.

(b) Manège tendant à tenir les producteurs dans l'ignorance (1) des prix de vente de leurs produits; (2) des noms des acheteurs;

et (3) de la marge allouée aux commissionnaires en compensation du soi-disant état des fruits à leur arrivée.

(c) Faux rapports.

(d) Profits secrets.

(e) Escompte spécial accordé au groupe Nash et refusé aux commissionnaires canadiens.

(f) Manigances en vue de désorganiser la coopérative des producteurs.

A la suite du rapport, des poursuites furent intentées contre certaines personnes et individus, les accusant collectivement *a* de cospiration pour frauder, *b* d'infraction à la loi des commissions secrètes; d'infraction de l'article 498 (partie des coalitions) du Code criminel; d'infraction à la loi des enquêtes sur les coalitions. Le procès s'instruisit sur les chefs *a* et *b*, *c* étant renvoyé au terme suivant, et *d* retiré.

Quatre individus et quatre compagnies furent déclarés coupables. Les individus furent condamnés à une journée de prison et $25,000 d'amende chacun, et les compagnies à $25,000 d'amende chacune. Individus et compagnies demandèrent la revision du verdict, et la couronne de son côté demanda des sentences plus rigoureuses; mais les appelants s'étant désistés avant les plaidoyers, la couronne fit de même.

Le Gouvernement a reçu de temps à autre, des associations de producteurs et d'autres, maintes représentations à l'effet que la coalition des grossistes-courtiers fonctionnait, non-seulemet au détriment des producteurs mais des consommateurs et qu'elle devrait être dissoute.

A la suite du dénouement de ces récentes poursuites, le groupe de soi-disant grossistes indépendants, c'est-à-dire le groupe canadien étranger au groupe Nash, abandonna le courtage qui faisait partie de ses opérations. Ce groupe n'a pas été poursuivi. Cette décision des indépendants laisse le groupe Nash seul dans l'exploitation réunie du gros et du courtage. Depuis le procès, le groupe Nash a demandé au Gouvernement ce qu'il pense de cette question.

Etant donné son importance l'ouverture de la saison friutière avant le dévouement des appels, et le désir de toutes les parties de connaître l'opinion du Gouvernement, celui-ci fait cette déclaration.

Le Gouvernement n'a pas pour fonction, et ce n'est pas son intention, de conseiller aux entreprises commerciales comment diriger leurs affaires; mais les méthodes de la coalition des grossistes-courtiers lui paraissent d'une telle importance pour le public qu'il croit de son devoir de faire connaître ce qu'il pense de leur continuation.

La coalition des grossistes-courtiers est une tentative de réunir, sous une même direction, le courtier dont l'intérêt doit correspondre à celui du producteur, et le grossiste, dont l'intérêt est le contraire de celui du producteur. Le devoir et l'intérêt du courtier se trouvent ainsi en conflit. Pareil conflit entre le devoir et l'intérêt rend illusoire toute garantie que la surveillance extérieure assurera la vente honnête des milliers d'envois expédiés chaque année par les producteurs. Cette coalition est contraire au principe de notre législation, et il n'est pas facile d'espérer d'un pareil système des profits satisfaisants pour le producteur.

Le Gouvernement est à consulter ceux qui sont bien au fait des opérations de la coalition des grossistes-courtiers. Cette coalition est approuvée par quelques producteurs, mais dénoncée par la généralité d'entre eux. Les fonctionnaires responsables de l'Etat la condamnent; les associations de producteurs qui contrôlent la plus grande partie des récoltes de la Colombie-Anglaise, y sont opposés, et nous avons la preuve que les grossistes canadiens sont du même avis.

Cela étant, le Gouvernement a décidé de traiter la coalition des grossistes-courtiers comme étant nuisible à l'intérêt public; et cette déclaration est faite afin que tous soient mis au courant de ces vues. Si la loi actuelle est suffisante pour faire face à cette situation, elle sera appliquée, dans le cas où quelques-unes de ses dispositions seraient violées. Si elle est incomplète, un projet approprié dans les limites des attributions judiciaires du Dominion sera déposé pour mettre cette décision en œuvre.

L'hon. M. GUTHRIE: Toutes les amendes qui ont été imposées ont-elles été payées, ou le Gouvernement en a-t-il remis quelques-unes?

L'hon. M. ELLIOTT: Toutes les amendes, au montant de $200,000, ont été payées.

L'hon. M. BENNETT: Le ministre a-t-il dit que les amendes ont été remises?

L'hon. M. ELLIOTT: Non, certainement non.

L'ACHAT DE CRIBLURES

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. M. ROGERS: Le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) veut-il bien me dire quand nous aurons le rapport relatif aux décrets touchant l'achat de criblures ?

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, l'autre jour, j'ai reçu de mon sous-ministre une note m'apprenant qu'il faudrait plusieurs milliers de pages de papier tellière et environ quatre sténographes de plus pour préparer ce rapport, et qu'il n'était guère possible de le terminer pour la fin de la session, en supposant que la prorogation ait lieu à la fin de ce mois. Cependant, je serai heureux d'ici à la fin de la session de donner à mon honorable ami la partie du rapport qui est prête.

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami peut-il déposer cette partie dès maintenant?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui.

LE PAIEMENT DE SERVICES DES CONCIERGES D'ECOLES EMPLOYES AUX ELECTIONS GENERALES

L'hon. M. STEVENS: Monsieur l'Orateur, j'ai une demande à adresser au ministre chargé des élections. Je ne sais pas quel est est ministre.

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Le secrétaire d'Etat.

L'hon. M. STEVENS: J'ai reçu une lettre de M. John R. Sloan, concierge de l'une des écoles de Vancouver, qui écrit au nom de plusieurs autres concierges d'écoles de la même ville, ces écoles ayant servi de bureaux de votation aux dernières élections générales. Il fait observer que leurs services n'ont pas encore été payés, bien qu'ils l'aient demandé à plusieurs reprises au président de l'élection qui répond chaque fois que l'argent arrivera en temps voulu. Il me semble que cette affaire peu importante devrait être réglée.

Le très hon. MACKENZIE KING: Elle est plutôt du ressort du directeur général des élections.

L'hon. M. STEVENS: C'est ce que je pense.

Le très hon. MACKENZIE KING: Ces questions le regardent. C'est l'auditeur général qui fait le paiement. Si je comprends bien, il y a eu des retards comme celui que vient de mentionner mon honorable ami, vu la difficulté que l'auditeur général a eue de faire vérifier convenablement les comptes.

LE TARIF DOUANIER ET L'INDUSTRIE SIDERURGIQUE DE LA NOUVELLE-ECOSSE

M. MacNUTT (Colchester): Monsieur l'Orateur, vu la déclaration faite récemment par le ministre des Finances (M. Robb), qui a dit que certaines industries ne pouvaient attendre l'enquête de la commission du tarif, puis-je demander au Gouvernement s'il a l'intention de venir en aide, à cette session, à l'industrie de l'acier de la Nouvelle-Ecosse, qui est aujourd'hui dans une situation précaire et menacée de la ruine à moins d'un prompt secours?

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je ne suis pas sûr d'avoir bien compris mon honorable ami. A-t-il dit que j'ai déclaré que certaines industries ne pouvaient attendre la décision de la commission du tarif?

M. MacNUTT: Si j'ai bien compris, monsieur l'Orateur, le ministre des Finances, en expliquant ici les raisons qui l'ont décidé à abaisser les droits sur les automobiles, a déclaré que le pays ne pouvait attendre le rapport de la commission du tarif.

L'hon. M. ROBB: C'est différent; j'ai parlé du pays.

M. MacNUTT: Monsieur l'Orateur, puis-je exiger une réponse à ma question?

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI AUTORISANT L'EMISSION D'UN EMPRUNT DE 150 MILLIONS

L'hon. M. ROBB (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité général et passe à l'étude d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de soumettre une mesure autorisant le prélèvement, par voie d'emprunt sous l'empire de la loi du revenu consolidé et de l'audition, et par l'émission et la vente ou l'engagement de garanties du Canada, d'une somme ou de sommes d'argent pouvant être requises, et ne devant pas excéder, au total, la somme de cent cinquante millions de dollars, pour payer et racheter ou autrement retirer le tout ou partie des emprunts et obligations du Canada, et pour les travaux publics et les fins générales, le principal et l'intérêt devant constituer une charge sur le fonds du revenu consolidé et payable sur ce fonds.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il serait bon que mon honorable ami nous donnât quelques renseignements en ce qui regarde cette résolution; cependant, il pourra peut-être nous fournir ces explications tout aussi bien lorsque nous examinerons la mesure en comité général, du moment qu'il est bien compris que nous n'adoptons pas le principe sur lequel est fondé le présent bill.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général, sous la présidence de M. Duff.)

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de nous dire à quelles fins sera consacrée cette somme?

L'hon. M. ROBB: Assurément. Dans le cours de la présente année ainsi qu'en 1927, des emprunts formant une somme globale de $143,505,650 arriveront à échéance. Au mois d'octobre prochain, des obligations au montant

de 35 millions arriveront à échéance, au Canada et à New-York, tandis que nous aurons une autre somme de 8 millions à rembourser au mois de novembre. Les autres échéances arriveront l'année prochaine et nous prenons nos mesures pour y faire face.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A quelle date, l'année prochaine?

L'hon. M. ROBB: Au premier et au 15 novembre ainsi qu'au premier décembre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami expliquera peut-être à la Chambre pour quelle raison il n'attend pas à l'année prochaine afin de pourvoir aux échéances de cette année-là. Pour l'année en cours, les sommes à rembourser s'élèvent à 43 millions. Pour quelle raison ne pas s'en tenir aux remboursements que nous devons faire? Si j'ai bien saisi les explications du ministre il a déclaré que nous avons deux emprunts à rembourser: l'un de 35 millions et l'autre de 8 millions; ils écherront dans le cours de l'automne prochain, mais nous n'aurons pas d'autres remboursements à effectuer ensuite jusqu'au mois de décembre de l'année prochaine. Nous aurons assurément une autre réunion des Chambres d'ici au mois de décembre 1927. Alors, pourquoi ne pas attendre à la prochaine session pour financer les affaires de l'année prochaine? Le ministre a établi que les emprunts à amortir cette année s'élèvent à la somme de 43 millions; le total sera peut-être un peu plus élevé, mais c'est la somme qu'il prévoit.

M. COOTE: Puis-je demander à l'honorable député de parler un peu plus fort?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Durant l'année en cours, nous avons à effectuer des remboursements s'élevant à 43 millions et je n'ai absolument aucune objection à faire valoir de ce chef. Cependant, ce montant ne représente qu'une infime partie de la somme de 150 millions et, si j'ai bien compris les explications du ministre des Finances, le reliquat de ces emprunts n'arrivera à échéance qu'au mois de décembre 1927.

J'ai donc fait observer que nous aurons certainement une autre réunion des Chambres d'ici au mois de décembre 1927; il serait donc préférable, à mon sens, de nous en tenir tout simplement à financer les emprunts qui écherront cette année.

L'hon. M. ROBB: Les observations de mon honorable ami paraissent tout à fait raisonnables à première vue; cependant, lui qui a été à la tête du département des Finances et qui a déjà dirigé les opérations concernant le remboursement des emprunts, sait parfaitement qu'il y a certaines époques de l'année où l'on peut emprunter à meilleures conditions qu'à d'autres. Pour ne citer qu'un exemple, les fonds sont plus abondants en général au mois de janvier. Or, nous avons dans l'idée qu'il peut se faire que nous soyons en mesure de rembourser sur les recettes courantes les emprunts qui écherront l'automne prochain, advenant le cas où le marché monétaire serait défavorable à ce moment-là. Au mois de janvier, cependant, alors que le marché est en meilleure situation, nous serons en mesure de faire une opération plus avantageuse pour le Canada.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a parfaitement raison; je partage entièrement son avis, mais je ne tire pas la même conclusion. Il n'y a pas de doute que les taux d'intérêt ne subissent des fluctuations sur le marché monétaire, de sorte que mon honorable ami se laissera guider par ses conseillers tout comme nous l'avons été. Les mêmes conseillers sont encore en fonctions, et les méthodes sont encore en honneur au département des Finances, nonobstant tout ce que l'on dit au contraire. Je le répète, mon honorable ami sera habilement guidé par ses conseillers quant au moment propice de placer les emprunts d'une façon permanente; cependant, le fait qu'il remboursera peut-être provisoirement ces sommes sur les revenus courants ne l'autorise nullement à majorer le chiffre de l'emprunt.

L'hon. M. ROBB: Non, à moins que le marché ne semble favorable en janvier, de manière que nous puissions retarder ces échéances plus tard dans l'année.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je comprends que mon honorable ami veut dire que si le marché des intérêts est favorable en janvier, son idée serait d'en profiter pour faire face à ses rachats de décembre.

L'hon. M. ROBB: Nous voulons avoir les fonds disponibles, si c'est nécessaire; quitte à les employer ou non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel est le montant disponible en décembre prochain?

L'hon. M. ROBB: Environ 37 millions dus en novembre, et environ 63 millions, à peu près, dus le 1er décembre. Je crois que c'est parfaitement régulier.

M. COOTE: Je demande au ministre de bien vouloir insérer au Hansard un état indiquant les emprunts venant à échéance cette année. Il nous a été impossible d'entendre ce qu'il disait.

L'hon. M. ROBB: Je vais répéter. Les emprunts arrivant à échéance cette année sont de 35 millions le 1er octobre et de 8 millions

le 15 novembre, tous les deux payables au Canada et à New-York. Les échéances de l'an prochain se chiffrent à $100,505,650. Tout cela est payable en Canada, exception faite de 8 millions.

M. FOSTER: Je désire demander au ministre si l'intention est de mettre sur le marché une partie considérable de tous les emprunts de remboursement, aux Etats-Unis, ou tout en Canada, ou en partie dans les deux pays?

L'hon. M. ROBB: Le Gouvernement a toujours eu pour ligne de conduite de lancer des emprunts au moment où l'argent est meilleur marché. Parfois on les lance en Angleterre, parfois à New-York et parfois en Canada. Nous nous laisserons guider par le marché international.

M. HEAPS: Je désire demander au ministre si certaines des obligations qui écherront cette année ou l'an prochain sont exemptes d'impôt?

L'hon. M. ROBB: Je ne le pense pas, je n'en suis pas certain.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue une 2e fois et adoptée.)

L'hon. M. ROBB demande à déposer un projet de loi (bill n° 172) tendant à autoriser l'emprunt de certaines sommes d'argent pour le service public.

(La motion est adoptée, le bill est lu une 1re et une 2e fois.)

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles du projet de loi.

L'article 1er est adopté.

Sur l'article 2.

M. GARLAND (Bow-River): Dans la résolution qui a précédé ce bill on a laissé entendre que les sommes ainsi obtenues pourraient servir à des travaux publics ou à des fins générales. Je désire demander au ministre quels travaux publics il a en vue et si ce bill est rédigé sous la forme habituelle.

L'hon. M. ROBB: C'est la forme habituelle. La raison pour laquelle il a été rédigé de cette manière c'est que, si le marché n'est pas favorable au moment des échéances qui tombent au commencement de l'année, le Gouvernement pourra utiliser les fonds alors disponibles au trésor, fonds qui sont là dans d'autres buts, racheter l'emprunt échu et, plus tard dans l'année, emprunter pour remplacer ces fonds.

M. GARLAND (Bow-River): Il est parfaitement entendu que les sommes obtenues par cette autorisation ne serviront pas elles-mêmes pour des travaux publics, mais simplement pour remplacer d'autres fonds qui pourraient avoir été pris.

L'hon. M. ROBB: Nous n'avons nullement l'intention d'utiliser la moindre partie de ces fonds à des travaux publics.

M. COOTE: Nous n'avons pas de copie du projet de loi, monsieur le président, et j'ignore si c'est le moment de poser ma question. Je désire demander au ministre quel était le taux d'intérêt sur les emprunts qui viennent à échéance cette année et que nous devons racheter.

L'hon. M. ROBB: Je n'ai pas ce renseignement sous les yeux, mais je l'obtiendrai pour mon honorable ami. Néanmoins, s'il veut consulter les comptes publics qu'il a devant lui, il verra qu'il y a une liste des taux d'intérêt.

M. COOTE: Demandera-t-on des soumissions pour la vente de ces nouvelles obligations?

L'hon. M. ROBB: Nous suivrons la coutume habituelle. La coutume générale est d'écrire à diverses maisons pour demander des soumissions et, si leurs offres ne nous conviennent pas, nous cherchons d'autres moyens de trouver des fonds jusqu'au moment où le marché devient plus avantageux.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Le ministre dit qu'il peut anticiper les emprunts dus, disons dans un an, en offrant un emprunt, par exemple en janvier prochain, si le marché est favorable à cette époque. En agissant ainsi est-ce qu'il ne perdrait pas un montant considérable d'intérêts? Il paierait 4½ p. 100, ou environ, pour l'argent et il ne recevrait que 3 p. 100 pendant que les fonds seraient en dépôt à la banque. Est-ce qu'il ne perdrait pas 1½ p. 100 de cette façon?

L'hon. M. ROBB: A moins d'être certains de ne pas y perdre, nous ne ferions pas l'opération, mais on peut parfois épargner de l'argent en remboursant un emprunt et en obtenant un meilleur taux d'intérêt. Les autorités du département doivent surveiller les autres pays, afin que nous puissions les devancer sur le marché financier.

L'hon. sir GEORGE PERLEY: Si le ministre avait beaucoup d'argent en caisse au moment du remboursement de ces emprunts, il a du perdre des intérêts, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROBB: Nous y veillons toujours.

M. SPENCER: Lorsque cette question a été discutée, il y a un an, j'ai dit qu'il serait dans l'intérêt de la nation d'offrir disons ½ ou 1 p. 100 de plus sur les dépôts de la caisse d'épargne postale. Le ministre des Finances avait aimablement répondu qu'il étudierait la proposition qui méritait d'être examinée. Je voudrais savoir s'il l'a étudiée et s'il juge à propos d'élever le taux d'intérêt sur les dépôts des caisses d'épargne postales, afin de se procurer des fonds qui dispenseraient de contracter des emprunts comme celui que nous discutons en ce moment.

L'hon. M. ROBB: Je n'ai pris aucune décision à cet égard. Evidemment quiconque veut toucher un plus gros intérêt que celui des caisses postales peut acheter des obligations de l'Etat, qui sont émises pour de petites comme de grosses sommes.

M. WOODSWORTH: Je ne veux pas soulever une discussion à ce moment-ci, mais je ferai remarquer que, d'après l'avis d'un grand nombre de financiers experts, il n'y a pas de raison pour que l'Etat ne soit pas son propre banquier et en se procurant ainsi des fonds au moyen d'obligations, on ne fait qu'hypothéquer l'avenir du pays. Le département des Fnances devrait, à mon avis, voir s'il n'est pas possible de financer autrement que par l'émission d'obligations.

(L'article est adopté.)

L'article 3 est adopté.

Rapport est fait sur le projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.

EXAMEN EN COMITE D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LES VALEURS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

L'hon. CHARLES DUNNING (ministre des chemins de fer) propose que la Chambre se forme en comité général pour étudier le projet de résolution qui suit:

La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter que les dispositions du chapitre 11 des Statuts de 1918 (concernant la garantie de la dette du chemin de fer du Nord-Canadien, sur renouvellement ou prorogation), s'étendent à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et à une compagnie quelconque indiquée dans la loi des chemins de fer nationaux du Canada, 1919 (1919, chap. 13), et dans la loi relative au chemin de fer du Grand-Tronc (1920, c. 13); et qu'il soit permis à chacune de ces compagnies d'émettre des bons, obligations ou autres valeurs, ci-après appelées "garanties substituées", aux fins d'acquérir par l'application des recettes en découlant, ou par échange d'icelles garanties, les bons, obligations ou autres valeurs ou dettes d'une ou de plusieurs autres compagnies, et pour autoriser le Gouverneur en son Conseil à garantir les garanties substituées.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En adoptant la motion, il est entendu que nous ne nous prononçons pas sur le principe?

L'hon. M. DUNNING: Oui.

(La motion est adoptée.)

La Chambre se forme en comité général et passe à l'examen du projet de résolution.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suppose que le ministre a une demande de la compagnie à ce sujet. Il a probablement un rapport de son service financier indiquant la raison de cette mesure. S'il voulait bien nous le communiquer, cela nous aiderait.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai pas le texte même du rapport sous la main; mais j'ai ai la substance. Toutefois, on peut très facilement se le procurer. La loi que ce projet tend à modifier vise le Nord-Canadien; elle ne s'applique ni à l'ancien chemin de fer du Grand-Tronc, ni au Grand-Tronc-Pacifique. Il s'agit d'ajouter deux dispositions, permettant de reconstituer le passif des trois réseaux Nord-Canadien, Grand-Tronc et Grand-Tronc-Pacifique. Le texte est amplifié pour permettre de remanier les dettes existantes et aussi pour permettre à l'une des compagnies, le chemin de fer National-Canadien, par exemple, d'émettre ses propres billets et obligations au lieu des obligations de la compagnie auxiliaire qu'elle remplace.

M. MACLEAN (York-Sud): Sans augmenter la dette?

L'hon. M. DUNNING: Sans augmenter la dette. C'est une des dispositions à établir. Le cas sera prévu dans le bill que l'on déposera. En un mot, lorsque certaines obligations du Grand-Tronc viennent à échéance, il est préférable, afin d'unifier le réseau, de rembourser les obligations arrivées à terme au moyen d'une émission de valeurs du National-Canadien, plutôt que, comme dans le passé, d'émettre à certaines époques des valeurs des compagnies distinctes, et c'est ce qu'autorise la modification. A la discussion du bill en comité, je compte proposer un amendement portant que cette démarche ne pourra être faite sans l'autorisation d'un décret du conseil afin de l'entourer de toutes les sauvegardes voulues.

L'hon. M. BENNETT: Quel effet cela aura-t-il relativement à l'intérêt sur les débentures du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. DUNNING: Cela ne sera d'aucun effet sur les débentures du Grand-Tronc-Pacifique, que cette mesure ne vise en aucune façon.

L'hon. M. BENNETT: Pour ce qui est des recettes, la séparation de celles du Grand-Tronc et la somme qui serait disponible pour faire face aux obligations du Grand-Tronc-

Pacifique sont choses importantes. Si l'on ne tient plus un compte distinct des recettes, ne pourrait-on pas réglementer le paiement de l'intérêt?

L'hon. M. DUNNING: Je vois ce que mon honorable ami veut dire. Je croyais qu'il avait une autre objection en vue. On a examiné la chose et afin d'avoir une mesure d'élasticité suffisante pour parer à cet état de choses fort compliqué, il fallait la faire d'application assez générale pour prévoir cette éventualité; mais, cela va sans dire, il serait absurde de provoquer une complication comme celle dont parle l'honorable député. L'autorisation du gouverneur en conseil, me semble-t-il, constitue une sauvegarde suffisante à cet égard. Je dois assurer à mon honorable ami que cette autorisation est indispensable pour faire de ces diverses unités un seul tout, au point de vue financier.

M. NICHOLSON: Avant que le bill soit discuté en comité, ne pourrait-on pas nous dire, dans un exposé clair et concis, quels montants ont été avancés à chaque élément des chemins de fer Nationaux, le Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique, le Grand-Tronc et les chemins de fer de l'Etat, ainsi que nous indiquer l'emploi que l'on a fait de ces fonds. Dans les rapports publiés par les chemins de fer Nationaux eux-mêmes, et dans les rapports publiés par les compagnies constituantes antérieurement au fusionnement, les montants reçus par chaque groupe, ou du moins les montants des avances consenties par le Gouvernement, y compris les émissions d'obligations, ne correspondent pas à ceux que les documents à notre disposition indiquent comme ayant été dépensés. Comme je l'ai déjà fait observer auparavant, il existe un écart de 250 millions de dollars. Dans le cas du Nord-Canadien, qui fait l'objet de la présente résolution, les avances supposées avoir été consenties d'après les rapports du ministère des Chemins de fer et des Canaux, et ceux des chemins de fer Nationaux, s'élèvent à 329 millions, alors que dans les rapports des chemins de fer Nationaux nous ne trouvons qu'une inscription de 205 millions au chapitre des débours y compris les déficits de ces lignes et toutes les dépenses d'établissement. M'est avis que le Parlement devrait savoir, et dès la présente session, où sont allés ces fonds. De deux choses l'une, ou le ministère des Chemins de fer et des Canaux n'indique pas le montant exact des sommes avancées, ou les chemins de fer Nationaux sont en faute en n'indiquant pas nettement l'emploi qu'ils ont fait de ces fonds.

[L'hon. M. Bennett.]

L'hon. M. DUNNING: Je ne demande pas mieux que d'aider mon honorable ami à s'expliquer que quelque cents millions...

M. NICHOLSON: Deux cent cinquante millions.

L'hon. M. DUNNING: Soit, 250 millions, mais je conseillerais à mon honorable ami qu'il vaudrait mieux et serait plus facile de soulever la question devant le comité spécial,—ce à quoi l'autorise sa qualité de député,—et devant ce comité il pourrait se renseigner à fond et en détail auprès des hauts fonctionnaires même du chemin de fer qui ont préparé les comptes. En lui conseillant de prendre ce parti, il ne faut pas croire que je m'oppose à ce que le relevé en question soit établi de la façon dont parle mon honorable ami et communiqué à la Chambre, mais ma proposition me paraît être de nature à éviter une discussion prolongée, une fois le document déposé. J'espère que l'honorable député se rangera à mon avis et en même temps, je m'engage à déposer un relevé à une époque ultérieure lorsque j'inviterai la Chambre à examiner les prévisions budgétaires actuellement soumises au comité spécial.

M. NICHOLSON: Voici ce que je pense de la proposition du ministre: la session doit se terminer aussi vite que quelques-uns le croient, je ne pense pas qu'on puisse obtenir, à temps, les informations désirées en s'adressant aux bureaux des chemins de fer Nationaux, surtout quand un député, qui ne fait pas partie du comité, assiste à ses séances et attend l'occasion de s'informer sur un sujet comme celui-là. Le comité a adopté une certaine marche pour conduire ses délibérations, d'après ce que je sais. Le ministre paraît croire que la discussion peut rouler sur une question étrangère à l'objet du débat. Ce n'est pas une chose qu'on doive traiter à la légère. On a publié partout que les lignes du réseau ont bénéficié de $803,000,000 des capitaux prêtés, sans parler de 550 millions, produit d'émissions lancées par les chemins de fer eux-mêmes. Le Parlement a le droit de savoir ce qu'on a fait de tous ces millions et quelles améliorations ils représentent.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai rien à dire contre cette manière de voir. Je conseille seulement à notre honorable collègue de profiter de l'occasion qui lui est offerte, et je puis m'engager, d'après ce que le comité a déjà permis en semblable circonstance, à lui garantir qu'on y répondra à toutes ses demandes de renseignements.

Il y a une explication. Les 250 millions ne se sont pas évanouis. C'est une simple ques-

tion d'écriture et il devrait être facile de les retrouver. Je promets à notre collègue de lui apporter l'état qu'il demande; mais en attendant, pour faciliter l'expédition des affaires dans l'Assemblée, je l'invite à assister aux séances du comité pour y questionner les fonctionnaires du département à ce sujet. Rappelons-nous que les comptes sont vérifiés par les experts comptables du réseau et en plus par des comptables d'une maison particulière. Il n'est pas possible que 250 millions soient disparus sans laisser de trace. Ce n'est pas ça. Notre collègue en est convaincu et nous aussi. Je je puis pas lui dire, sans examen, où cette somme a été placée il y a un certain nombre d'années; mais la comptabilité des chemins de fer Nationaux nous les fera découvrir, et je serai heureux de donner à cet effet toutes les facilités à notre collègue.

L'hon. M. GUTHRIE: Les obligations des chemins de fer électriques du Nord-Canadien se vendent en bourse. Ils comprennent trois lignes: le Toronto and Eastern, le Toronto Suburban, et la ligne des chutes Niagara. Ces trois lignes figurent à l'annexe de la loi de 1919 sur le Nord-Canadien. Par malheur, leurs titres sont détenus par un certain nombre de mes concitoyens. Le département, consulté par moi, m'a fait réponse que ces titres n'étaient pas garantis par l'Etat; toutefois, ces trois lignes électriques ayant été rachetées, le Trésor paie régulièrement aux porteurs l'intérêt annuel dû sur leurs titres. Est-ce que la loi projetée s'appliquera aux valeurs en question lors de la prochaine émission des chemins de fer Nationaux canadiens?

L'hon. M. DUNNING: Je suis dans l'impossibilité de vous donner une réponse à ce sujet. Je ne puis certifier que les titres des lignes en question feront partie de l'opération financière. Il est probable que le réseau de l'Etat convertisse les obligations en d'autres valeurs qui pourraient être émises pour le montant déjà placé. Je ne saurais dire si telle ou telle émission fera l'objet d'une conversion telle que je l'indique.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre fait davantage. Sa proposition comporte le pouvoir conféré au Gouvernement de garantir des émissions.

L'hon. M. DUNNING: Effectivement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce n'est pas la même chose que de faire faire une conversion par une compagnie détentrice.

L'hon. M. DUNNING: C'est vrai. Je ne veux pas de malentendus.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'engage le ministre à nous communiquer en même temps, le rapport des financiers qui ont proposé cette opération.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai pas de rapport.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La question a été posée par l'honorable député de Calgary (M. Bennett). Le projet autorise le Gouvernement à garantir, s'il le veut, de nouvelles émissions pour remplacer des titres pour lesquels l'Etat n'a aucune responsabilité. A moins que ne soit établie une raison valable, je trouve que la Chambre devrait hésiter avant tout à autoriser le Gouvernement à attribuer, selon son caprice, une valeur à des titres qui actuellement n'en ont pas.

Quant aux lignes dont parle l'honorable représentant de Wellington-Sud (M. Guthrie). l'une a été démontée et vendue et l'autre n'a jamais été construite. C'étaient des entreprises réalisées en partie seulement qui sont tombées entre les mains du Gouvernement parce que la majorité des parts étaient détenues par le Nord-Canadien, la compagnie responsable; mais ces entreprises n'avaient aucune valeur pour le Gouvernement, ni pour le pays, propriétaire du réseau transcontinental. La présente proposition pourrait leur attribuer une valeur, elle pourrait nous charger d'obligations de toutes sortes puisque toutes ces obligations sont de compagnies subsidiaires.

L'honorable député de Wellington-Sud a démontré on ne peut plus clairement que ces compagnies sont comprises dans la liste de compagnies dont il est question dans la loi de 1919. Bref, la conséquence du projet de mon honorable ami sera d'autoriser le Gouvernement à assumer la responsabilité de valeurs dont il n'est nullement responsable à cette heure, car, s'il l'est, la loi n'a pas sa raison d'être. La catégorie et la nature desdites responsabilités qui peuvent être assumées ne sont limitées que par le nombre des compagnies en question. Cette liste comprend plus d'une page dans une seule loi, sans compter les compagnies sans nombre affiliées au Grand-Tronc dont nous n'avons fait l'acquisition qu'en 1920. Je ne parle ici que de la loi de 1919. Si je fais erreur mon honorable ami voudra bien indiquer en quoi et de quelle manière.

L'hon. M. DUNNING: Je ne saurais affirmer que mon honorable ami ait tout à fait tort; mais personne mieux que lui ne sait que bon nombre de ces compagnies ont des obligations, sous forme de garanties d'hypothèque, dont le Gouvernement ne se porte pas garant, mais dont on solde les intérêts. Le

cas cité par l'honorable représentant de Wellington-Sud sert bien d'exemple. Il faut étudier selon ses mérites chacun des arrangements financiers fort compliqués faits par ces compagnies; en effet, en maint cas, si le Gouvernement ou la compagnie, dans cet ordre bien entendu, ne paient pas l'intérêt, les pouvoirs qu'ont les détenteurs d'obligations aux termes mêmes de l'acte hypothécaire de fidéicommis intéressant notre propriété, sont de nature à nuire gravement à notre propriété, advenant que les porteurs de ces valeurs veuillent les invoquer. Cela est vrai de bon nombre de ces compagnies. Je parle sans préparation et sous toute réserve, mais je crois pouvoir affirmer sans me tromper qu'on ne paye pas d'intérêts sur les valeurs non garanties du Grand-Tronc; si je ne m'abuse on n'en paye pas non plus sur les obligations à 4 p. 100 du Nord-Canadien.

Il est très difficile de plaire aux honorables membres d'en face sur cette question. Il y a quelque temps, quand j'ai discuté le budget des chemins de fer, le chef de l'opposition (M. Meighen) a pris une attitude que j'approuve dans une certaine mesure; il a soutenu que bien que le pays ne se fût pas engagé par écrit à assumer la responsabilité de ces obligations, nous étions néanmoins en possession de la propriété, et il m'a suggéré l'opportunité d'élaborer une méthode de solder ces intérêts, car en réalité, a-t-il dit,—ce sont presque ses mots,—le Canada doit cet argent. Je ne prétends pas du tout que nous devrions aller jusqu'à rejeter sur le pays toutes les obligations de ces compagnies, garanties ou non. Seulement, en homme pratique, après avoir consacré pas mal de temps jusqu'ici à l'étude de cette situation financière compliquée, je maintiens qu'il nous est indispensable d'avoir quelque pouvoir afin de traiter le problème d'une manière intelligente. Nous n'avons aucunement l'intention d'abuser de ce pouvoir; et il va sans dire que, de temps en temps, la Chambre devra être mise au courant de tout ce qui s'est fait à ce propos. Mon honorable ami a parlé d'un état dressé par des financiers. Je n'ai pas d'état pareil. J'ai l'opinion d'un juriste touchant la nécessité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Que dit-il?

L'hon. M. DUNNING: Je vais donner lecture complète de l'opinion de M. Ruel, vice-président légiste des chemins de fer nationaux, au sujet de cette question. Ce sera sans doute une bonne chose de la faire figurer au Hansard. Elle est en réponse à une question que, en qualité de ministre, j'ai posée à M. Ruel pour déterminer si, en fait, le Gouvernement n'était pas déjà investi du pouvoir que demande le présent projet de résolution. L'honorable représentant de Wellington-Sud saura apprécier la question que j'ai adressée à l'avocat conseil. Voici la réponse qui expose clairement toute la situation:

Il est dit que les chemins de fer nationaux du Canada ont déjà les pouvoirs qu'on veut leur conférer aux termes de ce bill et que par conséquent le bill n'a pas sa raison d'être.

Nous sommes convaincus qu'il n'en est pas ainsi.

La première mesure législative du genre fut adoptée en 1914; en effet l'article 19 du chapitre 20 des Statuts de cette année-là, est ainsi conçu:

"19. Toute compagnie actuellement ou ci-après comprise dans le réseau du Canadian-Northern, qui est actuellement ou qui pourra subséquemment être soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, peut acquérir des actions dans le capital social de toute autre compagnie comprise dans ledit réseau, ou des valeurs émises par cette compagnie, ou recevoir des avances, de toute autre compagnie comprise dans ledit réseau, et peut accepter ou donner des valeurs pour ces avances."

Cette loi ne s'applique qu'au Nord-Canadien. La compagnie du National-Canadien n'était pas alors formée en corporation et le Nord-Canadien et le Grand-Tronc étaient des entreprises privées.

La seconde mesure législative du genre se trouve au chapitre 11 des Statuts de 1918, cité dans les notes explicatives du bill actuel et modifié par l'addition des deux articles du bill actuel. La loi de 1918 ne visait que le Nord-Canadien et le renouvellement et le renvoi à plus tard de la dette de ce réseau.

Ce que l'on a fait de temps à autre, comme mon honorable ami le sait. De fait, des garanties qui d'abord n'étaient pas des obligations du Gouvernement ont été remplacées à leur échéance par d'autres garanties qui sont des obligations de l'Etat. On fut forcé d'en agir ainsi afin de maintenir l'unité du réseau.

Le chapitre 13 des Statuts de 1919 constituait en corporation la compagnie du National-Canadien et l'article 26 lui donnait le pouvoir d'émettre des valeurs jusqu'à concurrence de $75,000 par mille de voie ferrée. Le chapitre 37 des Statuts de 1923 limitait le droit d'émettre des valeurs (relativement à toute compagnie comprise dans le réseau Nord-Canadien ou celui du Grand-Tronc ou dans la compagnie du National-Canadien) aux valeurs dont la forme, les termes et le montant auraient été approuvés par le gouverneur en conseil. Les valeurs approuvées pouvaient être garanties par l'Etat avec l'autorisation préalable du Parlement.

Cette mesure était purement restrictive, sauf quant au droit général de garantie des valeurs spécifiquement autorisées par le Parlement.

L'autorisation spécifique d'émettre et de garantir des valeurs jusqu'à concurrence d'une somme de 56 millions fut accordée par la loi budgétaire de 1924 (1924, chapitre 75, article 137) pour faire face aux dettes contractées par ou au nom de la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. On prétendit, cependant, au nom des souscripteurs des valeurs garanties, que la loi n'autorisait aucune des compagnies à émettre des valeurs au nom d'une autre compagnie, ni à dépenser le produit de ses propres valeurs, sauf pour son avantage personnel. La ques-

tion était discutable, mais fut abandonnée, et dans la loi budgétaire de 1925 (1925, chapitre 56, article 377) on accordait spécifiquement le pouvoir à chaque compagnie d'en aider ou assister une autre par l'émission de ses valeurs et l'application des produits de la vente de ses valeurs, lorsque ces valeurs seraient garanties, pour les besoins de l'une ou de plusieurs des autres compagnies. Cette autorisation n'était pas générale; elle ne s'appliquait qu'aux valeurs émises et garanties "aux termes des présentes dispositions". Aucune valeur ne fut émise ou garantie en vertu de la loi des subsides de 1925.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: 1923.

L'hon. M. DUNNING: On dit 1925 ici.

C'est là la seule loi actuelle qui traite de l'émission et de la garantie des valeurs, ou s'y rapporte, et de l'assistance entre les diverses compagnies. Cette loi ne répond pas à la fin du bill actuel qui doit autoriser l'émission de valeurs garanties jusqu'à concurrence de la somme totale de la dette imputable sur le capital afin de différer, renouveler, accommoder ou ajuster toute dette actuelle de l'une ou l'autre compagnie même avant l'échéance.

L'hon. M. GUTHRIE: Cela répond très bien à la question que j'ai posée. Si cette mesure devient loi, le Gouvernement aura le pouvoir de garantir les obligations du chemin de fer électrique du Nord-Canadien.

L'hon. M. DUNNING: Non.

L'hon. M. GUTHRIE: Les obligations du chemin de fer électrique du Nord-Canadien; les trois compagnies sont énumérées dans la liste. On me répond maintenant que le Gouvernement n'a jamais garanti ces obligations. On paye les intérêts et l'on exploite le chemin de fer.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami a raison.

L'hon. M. GUTHRIE: Alors le Gouvernement aura le pouvoir, si cette mesure devient loi, de garantir ces obligations?

L'hon. M. DUNNING: Oui.

L'hon. M. BENNETT: Vu ce qui s'est passé relativement au chemin de fer de Rouyn, je suis fortement d'avis que les mesures de ce genre ne devraient pas être laissées à la discrétion du gouverneur en son conseil, mais devraient relever du Parlement. Je suis convaincu, après avoir étudié la question, que les mesures de ce genre devraient être laissées à la discrétion du Parlement. Chaque bill devrait être jugé au mérite. Dans le passé, j'ai étudié sérieusement cette question, bien que je m'en sois désintéressé un peu depuis quelques années. Mais je suis sûr d'une chose, et c'est qu'en accordant un tel pouvoir au gouverneur en son conseil, on invite les gens à importuner le Gouvernement, comme la chose s'est faite dans le passé, afin de faire garantir des valeurs que le pays ne devrait pas, à mon sens, garantir. Je conseillerais au ministre de laisser ces choses à la discrétion du Parlement qui pourra s'en occuper chaque année. Il est vrai que certains délais pourraient en résulter, mais la question est d'une telle importance que le Parlement devrait pouvoir juger chaque mesure à son mérite. Prenez le chemin de fer de Rouyn, par exemple, sur lequel j'ai demandé la production des documents. Que se passa-t-il dans ce cas? On prétendit qu'en vertu d'une entente entre cette compagnie et la couronne, le Gouvernement exploitait le chemin de fer en dehors du réseau du National-Canadien. A titre de possesseur et d'exploitant d'un chemin de fer, la couronne, par l'entremise du ministre des Chemins de fer, s'engagea à garantir, au moyen d'un bail, les valeurs de cette ligne particulière. Le Parlement devrait étudier la question, d'abord. Le ministre ferait sagement, avant de conclure une entente ou de demander au Parlement de donner au gouverneur en son conseil un tel pouvoir, de stipuler qu'aucune mesure de cet ordre ne sera mise en vigueur avant que le Parlement l'ait approuvée. Comme lui, je crois qu'il est nécessaire d'uniformiser le système financier du réseau afin qu'il n'y ait qu'une sorte de titres pour toutes les lignes du chemin de fer. Nous l'admettons tous. Mais permettre au gouverneur en son conseil de garantir certaines valeurs, de faire un compromis à leur sujet et de consentir à relever celles qui n'ont actuellement aucune valeur, c'est une mesure qui, dans le cas d'une entreprise privée, ne pourrait être autorisée que par les actionnaires. Les actionnaires du chemin de fer National-Canadien sont, en plus du Gouvernement, les membres du Parlement qui représentent le peuple.

La difficulté qui, à mon sens, résulte de la nationalisation est celle dont je parlai l'autre soir, c'est-à-dire la difficulté d'obtenir des actionnaires du réseau du National-Canadien l'approbation des mesures nécessaires qui, dans le cas d'une entreprise privée, seraient soumises par les directeurs aux actionnaires soit à l'assemblée annuelle soit à une réunion particulière. J'ai étudié ce projet de loi avec quelque attention. Je supplie le Gouvernement de ne pas s'exposer aux demandes importunes des personnes en rapport avec ces divers chemins de fer, parfois d'une façon très lointaine et parfois d'une façon très étroite, mais de demander l'avis des représentants du peuple sur toute mesure de ce genre et de soumettre à la Chambre tout marché qui aurait été conclu. Voilà comment il conviendrait d'agir et je prie le ministre d'examiner cet avis.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami expose un raisonnement qui, en principe, qnand il s'applique à une transaction ordi-

naire, est irréfutable. Puis-je noter, toutefois, que, dans le cas mentionné par mon honorable ami (M. Guthrie),—je ne me rappelle pas le nom du chemin de fer électrique en question...

L'hon. M. GUTHRIE: Les trois compagnies nommées dans l'annexe.

L'hon. M. DUNNING: Dans l'annexe de la loi relative au Nord-Canadien? En vertu de la loi adoptée en 1918, ce dernier réseau a le droit d'émettre des obligations autres que celles garanties par l'Etat, relativement à ces trois compagnies.

L'hon. M. GUTHRIE: On n'a jamais exercé ce droit.

L'hon. M. DUNNING: Non. Mais le Gouvernement ne demande pas un pouvoir plus grand pour le National-Canadien que celui que la loi en question accordait au Nord-Canadien et aux compagnies qui constituaient ce réseau. Mais je veux m'expliquer bien clairement: il y a une différence.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Certainement.

L'hon. M. DUNNING: Elle a trait aux obligations qui ne sont pas encore dues.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Certainement.

L'hon. M. DUNNING: Telle est la différence. Je prie mes honorables amis, qui s'y connaissent en finance, de me dire s'il est possible de prendre les moyens les plus avantageux pour rembourser cette catégorie d'obligations en présentant au Parlement un projet de loi ayant pour objet de demander l'autorisation de conclure cette affaire avant de tenter des négociations.

L'hon. M. BENNETT: Non; faites les négociations, puis venez demander l'assentiment du Parlement, comme le font toujours les compagnies de chemins de fer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crains que le ministre n'ait pas compris le raisonnement de l'honorable représentant de Calgary-Ouest (M. Bennett). Il n'y a pas répondu du tout. En somme, il dit: il est plus commode pour moi d'agir ainsi. Mon honorable ami n'a pas tout à fait raison de prétendre qu'on ait autant de liberté d'action qu'autrefois. L'exposé de M. Ruel démontre clairement que les deux prétentions que j'ai émises sont justes. Toute la question se résume à ceci: les obligations du Gouvernement pourront augmenter dans la mesure de toutes les garanties existantes des compagnies au sujet desquelles le Gouvernement et la compagnie s'entendront. C'est tout ce que j'ai dit. Mon honorable ami a dit que je me trompais. M. Ruel démontre que j'ai raison. Il n'y a pas de doute que cela ne soit l'objet du projet de loi.

L'hon. M. DUNNING: Mais mon honorable ami sait que tel était l'objet de la loi de 1918.

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

L'hon. M. DUNNING: Avec la différence dont j'ai parlé relativement aux obligations qui ne sont pas encore échues.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Depuis 1918 il nous a été donné d'apprendre comment on peut éluder les lois; nous avons appris comment le Parlement peut être joué; nous avons appris comment on peut engager le Parlement sans sa participation; nous avons appris comment il est possible d'avoir une règle pour une partie du pays et une autre pour une autre partie. La loi de 1918 est une loi très large. Toutefois elle comporte plus de restrictions que la loi actuelle. Mais la portée que la loi en 1923 était par trop large, trop généreuse et trop libérale, et l'avocat conseil de la compagnie fait, à bon droit, remarquer que la loi de 1923 était une loi restrictive. Mais voilà, maintenant, monsieur le président, qu'avec le projet actuel on nous demande de nous départir tout à fait de cette politique. En 1923 le gouvernement actuel présenta un projet de loi, qui, d'après l'avocat conseil du chemin de fer, avait pour but de restreindre le droit alors existant de créer ces obligations contre le Gouvernement plutôt que d'étendre ce droit. Et au lieu de nous conformer à cette pratique de la responsabilité parlementaire, nous nous en écartons encore plus qu'en 1923. Je reconnais que que c'est plutôt avec répugnance que le Gouvernement en agit ainsi en 1923, mais il est singulier que le Gouvernement, dont l'idée était de restreindre ce pouvoir d'émettre des obligations, soit celui qui veut aujourd'hui un blanc-seing.

L'hon. M. DUNNING: Monsieur le président, j'ai été quelque peu frappé par la suggestion de mon honorable ami de Calgary-Ouest, et je suis plutôt enclin à me demander si elle peut être réalisée. Si je ne me trompe, son idée est qu'on pourrait faire un arrangement qui serait soumis à la ratification du Parlement?

L'hon. M. BENNETT: Pas seulement cela; par exemple, quand le Pacifique-Canadien entame des négociations en vue d'acquérir certaines propriétés, on inscrit à la fin cette condition: "sujet à la ratification des action-

naires de la compagnie convoqués à une réunion générale spéciale." C'est ce qu'on fait. Je pourrais citer un autre exemple. Quand le Gouvernement conclut une entente au sujet de la construction d'un chemin de fer au Yukon, il mit comme condition qu'elle devrait être ratifiée par le Parlement, comme s'en souviendront quelques-uns de mes collègues. Très souvent, quand les compagnies de chemins font des transactions financières, on met comme condition que les engagements pris seront soumis à la ratification d'une assemblée des actionnaires. J'ai souvenance que le New-York-Central, au moment de la consolidation de certaines valeurs, adopta cette manière d'agir, comme le fit également une autre compagnie américaine de chemin de fer. Je ne vois pas pourquoi, dans un cas semblable, quand les directeurs du réseau national ont à s'occuper d'une affaire, avec l'assentiment du Gouvernement, celui-ci ne met pas comme condition que l'affaire, une fois conclue, devra être soumise à la ratification du Parlement à sa prochaine session. En somme, cela ne retarde pas l'affaire de plus de six ou huit mois, car c'est là le laps de temps le plus long entre la prorogation d'une session et la convocation d'une autre. Cela aura pour effet de bien démontrer que le Gouvernement n'est pas disposé à se substituer aux actionnaires de la compagnie, le Parlement étant ce qui se rapproche le plus d'un groupe d'actionnaires.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami veut-il qu'entre temps on puisse mettre en vente les obligations?

L'hon. M. BENNETT: Evidemment non; il ne faut pas les mettre en vente.

L'hon. M. DUNNING: Où pourrait-on les remplacer?

L'hon. M. BENNETT: Non. Toute l'affaire devrait être soumise à la ratification de ce Parlement, tout comme on fait pour une compagnie privée qui fait un marché sujet à la ratification de ses actionnaires. C'est la coutume généralement suivie.

L'hon. M. MANION: Monsieur le président, nous avons un bel exemple de cela dans le cas de la rétrocession des richesses naturelles de l'Alberta. Le Gouvernement en est venu à une entente avec les autorités provinciales, entente devant être ratifiée par le Parlement. Pourquoi n'en agirait-on pas de même en matière de chemins de fer?

L'hon. M. DUNNING: Monsieur le président, j'ai la conviction que tous nous traitons ce sujet non pas guidés par l'esprit de parti mais par l'idée que nous sommes tous et chacun de nous responsables d'une très vaste entreprise d'affaires.

L'hon. M. BENNETT: Et très difficile à mener à bien.

L'hon. M. DUNNING: Oui. Il nous faut renforcer sa situation financière et je prie mes honorables amis de l'opposition de croire que c'est avec ce sentiment que je traite cette question. Je ne vois pas bien comment on parviendrait à faire des transactions à l'égard d'actions qui n'auraient pas la garantie de l'Etat, mais qui en auraient une d'une nature très complexe, et dont la réalisation produirait sur l'entreprise des effets difficiles à prévoir exactement, les obligataires eux-mêmes ayant tout autant de doute que le chemin de fer quant à la légalité de cette opération, et cette incertitude de part et d'autre ayant alors sa répercussion sur la cote des valeurs à la bourse.

Je ne veux pas que quelqu'un ici s'imagine que je parle du Grand-Tronc; il n'en est pas ainsi. Au point de vue légal, il n'y a pas le moindre doute touchant les valeurs du Grand-Tronc. Je parle de plusieurs autres valeurs. L'incertitude touchant l'état des valeurs détenues par les obligataires relativement à la propriété, le fait que dans certains cas l'intérêt n'est pas payé parce que le Gouvernement n'a pas cette émission particulière, et parce que le chemin de fer ou la section de celui-ci à laquelle se rapporte la valeur ne gagne pas l'intérêt, comme il est stipulé dans l'obligation, et ne peut donc en acquitter le service, toutes ces conditions se réflètent dans la cote de cette valeur particulière. J'ai cherché une solution par laquelle quelle que soit la valeur intrinsèque de ces obligations, le Gouvernement ne soit pas forcé, pour restaurer les finances de ce réseau, de payer pour elles un prix au delà de leur valeur réelle. Telle est vraiment mon intention. L'honorable député de Calgary-Ouest le voit, je pense, ainsi que l'honorable député de York-Ouest, et s'il y a moyen, par la coopération des députés qui ont étudié le problème et en savent quelque chose, d'établir une pareille méthode et de nous assurer en même temps toute la publicité qui entoure un projet soumis au Parlement, je serai certes heureux de prendre ce parti. Franchement, je n'ai pu découvrir ce moyen, à cause de la grande complexité des valeurs en question. La députation jugera que j'ai hésité quelque peu avant de déposer un projet de loi étendant les pouvoirs relativement aux valeurs non encore échues, et si nous n'avons pas ce pouvoir, nous ne pouvons traiter les plus difficiles des ques-

tions en jeu. Cet aspect de la question représente les plus grandes difficultés de la restauration financière.

Je ne crois pas que quiconque a étudié la question contestera cela, et à moins qu'il n'y ait quelque moyen, et tant que nous ne prendrons pas quelque moyen de nous occuper de ces valeurs avant l'échéance, nous ne pourrons jamais faire un tout du réseau national au point de vue financier. Je n'ai qu'à mentionner le fait pour prouver cette affirmation. Les valeurs du Grand-Tronc-Pacifique, objet de tant de commentaires dans la mère patrie, sont des valeurs perpétuelles et deviendront jamais échues. Nous avons le droit de les racheter à 105 en 1936, mais, sauf ce droit, ce sont des valeurs perpétuelles. En vertu de la loi existante, nous ne pouvions pas nous en occuper, mais ce projet de loi autorise des négociations. Le gouvernement de l'époque devra, comme de raison, assumer la responsabilité de ces négociations, mais j'ai trouvé l'élaboration d'un projet qui n'implique pas une façon d'agir quelque peu semblable à celle que comporte ce projet de loi. Je suis disposé à étudier des avis et je serai très heureux de les recevoir.

L'hon. M. BENNETT: Monsieur le président, je me rappelle les circonstances dans lesquelles le Pacifique-Canadien a acquis les propriétés de la Calgary and Edmonton Railway Company; il a certes proposé un marché complet aux actionnaires. Les valeurs de la Calgary and Edmonton Company étaient des valeurs à 6 p. 100, et un marché fut conclu par lequel, si mes souvenirs sont fidèles,—et je puis me tromper,—des obligations perpétuelles du Pacifique-Canadien à 4 p. 100 étaient substituées à ces valeurs, ou peut-être le taux de l'intérêt a-t-il été réduit à 4 p. 100. Je ne sais pas au juste ce qui est arrivé, mais je me rappelle les circonstances et je me souviens que les actionnaires ont approuvé l'arrangement.

L'intérêt de toutes les actions-débentures consolidées et perpétuelles du Nord-Canadien est payé d'année en année. J'ignore en ce moment s'il est gagné, mais jusqu'à une certaine date, il ne l'était pas. Cependant, nous l'avons acquitté, parce que nous avions acquis les actions de l'entreprise, plutôt que de la laisser faire défaut. Voilà ce qu'il aurait fallu faire, je pense; nous aurions dû confier la terre et la propriété à un séquestre, unique façon de traiter la question, mais nous avons jugé bon d'acquitter l'intérêt sur ces débentures perpétuelles. J'ai sous les yeux le chapitre 20 des Statuts du Canada, pour 1914, et j'y trouve une liste de toutes les valeurs acquises à l'époque où nous sommes venus à l'aide du Nord-Canadien ainsi que de toutes les propriétés hypothéquées dont nous nous sommes emparés, grevées d'un privilège des actions-débentures consolidées et perpétuelles de 1903. Plus je regarde ces valeurs, plus je me convaincs que l'Assemblée, représentant les actionnaires du réseau, ne devrait pas conférer au Gouvernement le droit de traiter ces questions. C'est dans l'intérêt du Gouvernement lui-même, je pense. Je ne puis concevoir rien de plus néfaste pour le Gouvernement même que le fait que des financiers, achat fait de valeurs diverses, s'en viennent par exemple trouver le Gouvernement et lui disent: "Nous pouvons faire ceci et cela." Le ministre fera une transaction bien plus avantageuse pour le pays s'il est en état de dire: "Oui nous allons conclure, mais seulement avec l'approbation du Parlement". Mon expérience de ces choses-là ne me laisse pas le moindre doute à ce sujet. J'ai toujours constaté qu'un exécutif obtenait de bien meilleures conditions lorsqu'il était obligé de consulter les actionnaires, que lorsqu'il agissait de sa seule initiative. En d'autres termes, la publicité occasionnée par l'explication du projet devant une réunion d'actionnaires, oblige les directeurs à examiner l'affaire, et assure le meilleur marché possible.

Quant au sujet auquel le ministre fait particulièrement allusion, il appert que celui-ci désire racheter des obligations non encore échues. Cela se fait habituellement par l'entremise d'un comité de porteurs d'obligations, ou quelque chose comme cela, ou d'un établissement financier se spécialisant dans ces opérations. Par exemple, 25 millions d'obligations imputables sur le compte du revenu du Nord-Canadien écherront avant longtemps, et l'intérêt n'en a pas été acquitté parce que d'après les termes mêmes de l'obligation, l'intérêt n'était dû que s'il était réalisé. Le pays devra probablement payer ces 25 millions.

L'hon. M. DUNNING: Si mon honorable ami me le permet: l'intérêt a été réalisé et acquitté pendant quelque temps.

L'hon. M. BENNETT: Je veux dire, depuis la fusion. Avant l'achat de ce réseau, l'intérêt, réalisé ou non, s'acquittait, il est vrai, afin de tenter les bailleurs de fonds. Pour être plus précis, l'on prétendait que les revenus de l'entreprise suffisaient pour acquitter ces intérêts. Quiconque scrutait les chiffres savait bien le contraire, mais l'impression existait que ces obligations à charge du revenu rapportaient intérêt, et je me souviens du temps où elles se vendaient à prime. Elles comportaient échange pour des actions ordi-

naires, et étant donné les allégations, dirai-je, il n'y a vraiment pas d'autre mot, du prospectus, l'on croyait que ce pouvait être un placement profitable. Mais cela est du passé. Le fait qui importe maintenant c'est l'échéance avant longtemps de ces titres portant 5 p. 100 d'intérêt, et il peut être avantageux de les racheter. Mais qui voudrait prétendre un instant que le prix ne hausserait pas aussitôt s'il était connu que le Gouvernement est autorisé à conclure une transaction de cette nature? Tous les amis du Gouvernement, tous ceux qui voudraient le devenir, pour un temps du moins, jusqu'après la transaction s'empresseraient, et malheureusement feraient même jouer les influences. Il est évident qu'en pareille matière, le Gouvernement n'a qu'à dire aux 245 membres de la Chambre des communes: "Voilà ce que nous proposons à votre approbation". Le Gouvernement ne met pas son existence en jeu; il dit simplement: "Voici un marché que nous croyons le meilleur; nous vous le proposons et nous vous demandons de l'examiner comme des hommes d'affaires." Le Parlement, je n'en ai pas de doute, l'examinera avec le soin que mérite son importance.

Plus j'examine la loi de 1914, en vertu de laquelle nous sommes devenus responsables de ces obligations, et les circonstances de cette transaction dont le ministre se souvient, je crois, mais qu'il n'a pas mentionnées, et que je ne discuterai pas non plus, plus je suis convaincu qu'en évitant pareille situation, le ministre se trouvera mieux en état de transiger avantageusement, plus économiquement, libre des influences individuelles, dans le meilleur intérêt du réseau, et indépendamment, de toutes les pressions de ce que j'appellerai justement la cupidité humaine.

Voyons ce qui est arrivé à propos du Grand-Tronc. Qui accapara les obligations du Grand-Tronc à Londres? Rappelez-vous ce qu'en a dit M. Fielding dans un de ses exposés budgétaires. Il n'a pas rendu son nom public, mais tout le monde sait que, mettant à profit ses renseignements, il se rendit à Londres et engagea presque toute sa fortune dans l'accaparement de ces titres qui atteignirent le pair. S'il était connu que le Gouvernement traite cette affaire-ci de la même manière, le prix de ces valeurs hausserait immédiatement, tandis que, la transaction sujette à l'approbation du Parlement...

L'hon. M. DUNNING: La transaction à laquelle mon honorable ami fait allusion, était sujette à l'approbation du Parlement.

L'hon. M. BENNETT: Mais les conditions du marché étaient connues avant d'être soumises au Parlement. L'autre était une affaire entièrement différente. Je pourrais l'analyser, mais l'honorable député d'York-Ouest l'a déjà fait et je m'en abstiendrai. Je suis tellement convaincu de l'avantage pour le pays, de soumettre tous les marchés de ce genre à l'approbation de la Chambre des communes et du Sénat, que l'état y gagnerait des millions, que je me permets d'insister auprès du ministre, sachant que les contribuables canadiens, nous regardant comme les représentants des actionnaires de ce réseau, comptent sur nous pour les protéger d'une part contre l'avidité des entremetteurs rivaux auprès du Gouvernement, et protéger le Gouvernement lui-même contre les influences qui ne manqueront pas de s'exercer. Nous devrions leur aider à résister à cette pression, et, à mon avis, cela n'est possible qu'en laissant ce soin au Parlement et non au gouverneur en son conseil.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quant à moi, je veux bien discuter ce sujet avec le ministre dans le sens qu'il indique. Il y a divers moyens de s'y prendre. Je pense que moins nous donnerons de publicité à des affaires comme celles-là, en certains cas, mieux ce sera, mais en même temps je suis entièrement de l'avis de l'honorable député de Calgary-Ouest (M. Bennett), qui nous a parlé des regrettables expériences que nous avons eues au sujet du cours des valeurs publiques lorsque l'on croit que le Gouvernement va s'intéresser à quelque propriété particulière. Si cette loi est adoptée telle qu'elle est proposée, je crains que la vie du ministre ne soit bien amère. D'abord, une foule de personnes qui ne devraient pas posséder ce renseignement l'auraient sans contredit, et avant que la compagnie eût les actions elles augmenteraient considérablement de valeur. Une telle pression serait faite sur le pays et le Gouvernement qu'en dépit de l'augmentation du prix, la transaction aurait lieu. Je consens volontiers à discuter l'affaire avec mon honorable ami et à l'aider de mes conseils, quels qu'ils soient, mais je ne vois pas comment je pourrais appuyer cette proposition.

L'hon. M. BENNETT: En un mot, dans le cas d'une compagnie particulière ordinaire, cela serait soumis aux actionnaires.

L'hon. M. DUNNING: Pas nécessairement.

L'hon. M. BENNETT: Il ne pourrait en être autrement. Le ministre dit non. Qu'il me montre quelque autorité ou quelque loi à l'encontre. Cette question serait soumise au préalable ou après coup, et une telle proposition n'a jamais été soumise au préalable, si je ne me trompe, à une compagnie d'utilité publique, car les directeurs qui tenteraient l'aventure, seraient exclus. Alors, si toute pro-

position de ce genre doit être soumise aux actionnaires, quels sont-ils dans l'espèce? Les membres de la Chambre et du Sénat.

L'hon. M. DUNNING: En ce qui concerne la manière d'agir des grandes compagnies sous ce rapport, il arrive souvent, en réalité, que les directeurs se présentent devant les actionnaires avec une proposition leur permettant d'acheter des valeurs relatives à des transactions de cette nature lorsque c'est dans l'intérêt de la compagnie de le faire. Cela arrive couramment.

L'hon. M. BENNETT: Le ministre peut-il nommer une de ces compagnies.

L'hon. M. DUNNING: Non pas à l'improviste.

L'hon. M. BENNETT: J'ai étudié ces questions assez soigneusement.

L'hon. M. DUNNING: Oui, et je concède que mon honorable ami a une bien meilleure connaissance que moi des affaires de compagnies. Le Gouvernement ne désire pas s'approprier des pouvoirs qu'il ne pourrait exercer convenablement.

L'hn. M. BENNETT: Ce n'est pas ce que j'ai donné à entendre.

L'hon. M. DUNNING: Mais nous désirons remettre sur pied ce grand réseau. L'exemple cité par mon honorable ami au sujet de ce qui est arrivé à Londres pour le Grand-Tronc prouve que ce qu'il dit pourrait se présenter, a eu lieu même, lorsque le système qu'il préconise était en vigueur, et lorsque la question a dû être soumise au Parlement.

L'hon. M. BENNETT: Dans ce cas-là, le marché n'a pas été conclu. Je demande qu'on termine l'affaire et qu'on prie le Parlement de l'approuver. Dans l'autre cas, c'est la connaissance que l'on avait que le Parlement allait être invité à faire quelque chose,—non pas la conclusion du marché,—qui a donné naissance à l'état de chose que j'ai mentionné, et c'est ce qui va se produire ici à moins que l'on n'agisse comme je l'ai suggéré, c'est-à-dire, si l'on ne se présente pas devant le Parlement une fois le marché conclu pour l'inviter à le sanctionner.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable honorable ami comprendra que, dans plusieurs circonstances, la ligne de conduite à suivre ne serait pas de négocier avec qui que ce soit, mais simplement d'acheter des valeurs.

L'hon. M. BENNETT: Sur le marché libre?

L'hon. M. DUNNING: Parfois, sans doute. Je suis d'avis qu'une grande partie de nos difficultés relatives au Grand-Tronc en Angleterre eussent pu être réglées si nous avions eu ce pouvoir. Mon honorable ami est de mon opinion.

L'hon. M. BENNETT: Non pas le pouvoir d'acheter.

L'hon. M. DUNNING: Il se trouve toujours un certain nombre de gens, cela va de soi, désireux de mettre à profit des renseignements donnés d'avance en ce qui regarde n'importe quel projet. S'il était connu qu'une certaine entente avec certains créanciers d'une partie désignée du réseau est mise à l'étude par le Gouvernement, en vue de la soumettre à l'assentiment du Parlement, il s'ensuivrait l'effet même que mon honorable ami a exposé dans ses grandes lignes. Cela s'est produit dans le cas du Grand-Tronc. Cependant, je tiens à régler une question de cette nature de façon à ce qu'elle ne devienne pas matière à une controverse politique. D'autre part, je ne veux pas que la question soit réglée de telle façon que le Dominion du Canada soit obligé de verser un dollar pour des valeurs qui ne valent pas plus de 50 c., en réalité. C'est la situation dans laquelle je redoute d'être placé si j'accepte les suggestions qui me sont faites. Voici ce que je propose au comité: adoptons d'abord la résolution, et nous soumettrons, ensuite, le bill à l'assentiment de la Chambre. A une certaine étape, je le laisserai en suspens afin que les intéressés des deux côtés de la Chambre aient l'avantage d'étudier le projet en détail. S'il existe une méthode meilleure et plus sûre, je me ferai un plaisir de l'examiner, le tout sujet à cette seule condition. Si les propositions qui seront faites comportent la certitude que le pays devra débourser un dollar pour acquérir quelque chose qui ne vaut que 50c., je n'en suis plus; or, les propositions faites à venir jusqu'à présent ont cette tendance. Pour moi, les actionnaires d'une compagnie qui serait placée dans la situation où la compagnie des chemins de fer nationaux se trouve en ce moment, autoriseraient les membres du conseil d'administration, en qui ils ont mis leur confiance, à régler la question. Si j'ai bien compris, il va de soi que le Gouvernement n'est jamais dans la situation d'un conseil d'administration en qui les actionnaires d'une compagnie reposent toute leur confiance; il est impossible que le Gouvernement ait la confiance de tous les représentants du peuple des deux côtés de la Chambre. Nombre de mes honorables amis qui accusent le Gouvernement de mauvaise administration, ne resteraient pas eux-mêmes bien longtemps dans les affaires, s'ils étaient harassés dans

leurs entreprises privées comme les ministres le sont dans la conduite des entreprises d'intérêt public.

M. POWER: C'est là le but poursuivi par les membres de l'opposition.

L'hon. M. DUNNING: C'est probable. Je fais cette proposition en toute bonne foi et j'admets que les autres honorables membres sont tout aussi désireux que moi de régler cette question en hommes pratiques. Je propose donc que nous adoptions la résolution et que le projet de loi soit déposé; il sera ensuite discuté en comité général ou, mieux encore, il restera en suspens en attendant la 2e lecture.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami a tort, suivant moi, de poser à l'Horatius Coclès à la tête du pont lorsqu'il dit: nous ne paierons jamais un dollar pour quelque chose qui ne vaut que 50c. Le ministre assume le rôle d'Horatius,—je remonte plus loin en arrière pour trouver mon point de comparaison qu'on ne le fait ordinairement. Mon honorable ami a tort de croire qu'il joue le rôle soit d'Horatius soit de kronprinz en toute cette affaire.

L'hon. M. DUNNING: N'introduisez pas de politique dans cette question.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami me défend de parler politique. N'est-il politicien que dans ses attributions de kronprinz ou lorsqu'il assume le rôle d'Horatius Coclès? A quel propos tient-il ce langage? Mon honorable ami a absolument tort de parler de cette façon-là. En premier lieu, il y a passablement de différence entre le cas du Grand-Tronc et celui-ci. Le cas du Grand-Tronc n'a guère été de notre goût, il n'y a pas le moindre doute à ce sujet. Cependant, le fait que des gens ont envahi le marché, fait monter les prix et accaparé des actions, n'a pas ajouté 5c. aux obligations de l'Etat. Cependant, dans le cas particulier qui nous occupe, si la moindre publicité est faite autour de cette affaire, et ce débat en particulier constitue de la publicité puisqu'il annonce au public qu'il y aura peut-être des bénéfices à retirer de ces valeurs particulières,—c'est là le meilleur moyen de faire hausser les prix et d'y réussir. Et c'est ce qui arrivera si nous adoptons le projet en discussion. Le ministre devrait retirer sa résolution ou avoir une conférence avec les intéressés. Pour moi, nous devrions nous abstenir de prêter les mains à l'adoption d'une proposition de cette nature.

Le très hon. MACKENZIE KING: Toute la question se résume, semble-t-il, à la sanction que le Parlement donnera subséquemment à la mesure. Mon honorable ami consentirait-il à laisser adopter la résolution, avec l'entente nette que nous ne faisons qu'accorder au Gouvernement certains pouvoirs qui sont énumérés ici, soit avec ou sans l'assentiment du Parlement; il faudra toutefois que la question soit réglée avant l'adoption du projet de loi? Je suis très sympathique à l'idée qu'il faudrait tout d'abord obtenir l'assentiment du Parlement. S'il y a possibilité d'adopter le plan suggéré, je favoriserais de tout cœur, avec la sanction du Parlement, l'idée d'obtenir au préalable l'assentiment du Parlement. Cependant, après avoir écouté le débat qui s'est poursuivi, cet après-midi, j'avoue que mes connaissances financières ne sont pas aussi étendues que celles de mon honorable ami (M. Drayton); je doute fort toutefois que le but visé par le ministre serait atteint en insérant une disposition décrétant qu'il faudra l'assentiment du Parlement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'inclinerais à partager la manière de voir de mon très honorable ami, sauf pour la raison suivante: si l'assentiment du Parlement est nécessaire il n'y a pas lieu du tout d'adopter la présente mesure. Nous devrions nous décider d'une manière ou de l'autre. Si l'approbation du Parlement doit être exigée, nous ne gagnons rien en adoptant cette loi à présent.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami présente une remarque qui, ce me semble, intéresse la question et c'est que, dans l'intérêt public, il vaudrait mieux ne pas rendre la chose trop publique, pour le moment.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est pour cette raison que je demandais une conférence.

Le très hon. MACKENZIE KING: Si c'est vrai et si mon honorable ami en convient, est-ce que nous n'avancerions pas la situation en laissant adopter la résolution, du moment qu'il serait entendu par les deux côtés que nous ne pousserons pas l'adoption du projet de loi sans avoir quelque arrangement ou entente à son sujet entre les deux partis?

L'hon. M. ROGERS: Convenons d'avoir tout d'abord une conférence.

Le très hon. MACKENZIE KING: Si la résolution est adoptée et si le bill est déposé, nous pourrions avoir une conférence avant de passer à la seconde lecture.

L'hon. M. ROGERS: Nous serions plus satisfaits d'une conférence auparavant.

L'hon. M. DUNNING: Comme mon honorable ami a si peu confiance en notre bonne

foi, je suis prêt à demander que le comité fasse rapport de l'état de la question et s'ajourne pour siéger de nouveau.

(La motion est adoptée.)

Rapport est fait de l'état de la question.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL MODIFIANT LA LOI D'IMMIGRATION

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le 2 juin, sur l'étude en comité général du projet de loi (bill n° 91), tendant à modifier la loi d'Immigration.

L'hon. M. STEWART: Quand ce bill est venu devant le comité, la semaine passée, on a demandé si le Code criminel prévoyait l'article 41 de la loi d'Immigration. Je crois que nous étions tous d'accord quant à l'effet de l'amendement, c'est-à-dire qu'il enlevait au département d'Immigration le droit de faire comparaître les étrangers devant une commission d'enquête et de les expulser sous le régime de l'article 41. C'est tout ce que cela impliquait; les délits énumérés à l'article 41 sont prévus par le Code criminel.

M. BURY: Quand le bill a été devant le comité dans une autre circonstance, j'ai compris que le ministre de l'Intérieur admettait que toutes les clauses de l'article 41 actuel n'étaient pas prévues par l'amendement et que certains actes, entraînant l'expulsion sous le régime de l'article 41 actuel de la loi d'Immigration, ne sont pas prévus par le nouvel article modifié. Dans ce cas, j'aimerais savoir ce qu'il en est.

L'hon. M. STEWART: J'ai été induit en erreur parce que j'ignorais que les articles 97 et 97b du Code criminel avaient été abrogés. Cette question a été soulevée vendredi, quand nous avons adopté les modifications au Code criminel. Je comprends que les articles 132 et 141 du Code criminel prévoient ou peuvent prévoir, pour ainsi dire tout ce qui est contenu dans l'article 41. L'article 41 enlève simplement au département de l'Immigration le droit de faire comparaître devant une commission d'enquête et de juger des individus soupçonnés de délits criminels. Ce que nous faisons en réalité est d'accorder un procès devant un juge et un jury, puis ensuite nous mettons en vigueur les règlements concernant l'expulsion.

L'hon. M. BENNETT: Cela donne au ministre le droit de décider si un individu doit être expulsé ou non.

L'hon. M. STEWART: Non.

L'hon. M. BENNETT: L'article 41 dit que le fonctionnaire de la municipalité doit faire rapport du cas au ministre.

[L'hon. M. Dunning.]

L'hon. M. STEWART: Oui.

L'hon. M. BENNETT: Et, que fait alors le ministre?

L'hon. M. STEWART: Le fonctionnaire ne fait rapport au ministre que dans les cas de culpabilité. Les dispositions de l'article 41 décrétaient que si les délits étaient prouvés devant une commission d'enquête, l'expulsion s'ensuivait naturellement. Aujourd'hui, elle ne peut avoir lieu que si la culpabilité a été établie.

L'hon. M. BENNETT: Que fait le ministre?

L'hon. M. CANNON: Le ministre voit à l'expulsion de l'individu s'il reçoit un rapport du juge disant que l'homme a été déclaré coupable.

L'hon. M. BENNETT: En vertu de quelle autorité l'expulsion a-t-elle lieu?

L'hon. M. STEWART: Sous le régime de l'article 40. Le ministre conserve encore le droit d'expulsion en vertu de l'article 41. En réalité, je préférerais beaucoup voir le département de l'Immigration déchargé complètement des procédures d'expulsion, et des fonctionnaires de la couronne chargés d'autres fonctions pourraient aussi remplir celle-là; mais nous conservons ce droit sous le régime de l'article 41 pour des délits de ce genre. je présume, et pour les délits en contravention de la loi des drogues narcotiques, alors que la même procédure s'applique. Lorsqu'il y a déclaration de culpabilité, nous veillons à ce que le sujet soit expulsé. Apparemment, c'est dans nos attributions; c'est un travail de police que nous devons exécuter.

M. BURY: J'ai expliqué, la dernière fois qu'on a étudié cet amendement, que la seule chose qui m'intéressait, c'était de savoir si l'amendement retranche du nombre des motifs d'expulsion quelques-uns des délits qui actuellement entraînent l'expulsion. Le ministre de l'Intérieur nous a dit d'abord que l'amendement ne changerait pas les délits. Plus tard, il s'est repris en disant: non il y a certains délits entraînant l'expulsion qui ne l'entraîneront plus d'après les nouvelles dispositions de la loi.

L'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth), en discutant le projet en comité la dernière fois a reconnu que certains actes rendant aujourd'hui leur auteur passible d'expulsion, ne seraient plus visés par la nouvelle loi. Je voudrais les connaître. Le ministre dit aujourd'hui que malgré l'abrogation des articles 97A et 97B du Code cri-

minel, malgré les modifications effectuées l'autre jour, il n'y aura aucun changement. Je ferai remarquer ceci: l'article 41 de la loi actuelle dit:

Toute personne au Canada qui, par des paroles ou des actes, cherche à renverser par la force ou la violence, le gouvernement ou les lois de l'autorité constituée du . . . Canada.

Peut-être ce délit tombe-t-il sous les dispositions de l'article 134 du Code, d'après lequel quiconque tient des propos séditieux, ou publie un libelle séditieux, ou participe à une conspiration séditieuse est coupable d'un acte criminel. Mais plus loin, il y a cet autre acte criminel:

Ou qui préconise l'assassinat d'un fonctionnaire desdits gouvernements ou d'un gouvernement étranger, ou qui, au Canada défend ou conseille la destruction illégale de la propriété ou crée ou tente d'y créer par des paroles ou des actes, une émeute ou des troubles.

Je doute fort qu'une fois les articles 97A et 97B abrogés, ces cas qui entraînent actuellement l'expulsion tombent sous le coup des lois pénales. S'il existe quelque doute à cet égard, il faut prendre des dispositions pour que personne ne puisse commettre ces actes sans être passible d'expulsion. Celui qui, au Canada, justifie ou conseille la destruction illégale de la propriété, est-il visé dans la 2e partie du Code criminel? Je ne le vois pas.

L'hon. M. LAPOINTE: Certes, l'honorable député ne peut pas trouver les termes exacts dans le Code criminel, mais ces actes tombent tous sous le coup des dispositions relatives à la sédition, aux intentions séditieuses, aux paroles et écrits séditieux. La seule différence est que l'expulsion devra être précédée d'un jugement de culpabilité.

M. BURY: Ce n'est pas de cela que je parle. Le seul article qui puisse s'y rapporter est l'article 134, d'après lequel on commet un acte criminel en prononçant des paroles séditieuses, ou en publiant un libelle séditieux, ou en participant à une conspiration séditieuse. Je prétends que ces mots ne sont pas suffisants pour inclure le délit décrit dans l'article 41 de la loi actuelle, c'est-à-dire le cas de quiconque cherche à justifier ou conseille la destruction illégale de la propriété.

L'hon. M. LAPOINTE: D'après le droit commun, cela constitue un acte de sédition.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Y a-t-il eu des plaintes contre le département au sujet de l'expulsion de gens visés par les dispositions de l'article qu'on propose d'abroger?

L'hon. M. STEWART: Je ne peux indiquer les dispositions qui en particulier nous causent des embarras chaque fois qu'il s'agit d'expulser quelqu'un. Il arrive souvent que les gens incriminés contestent l'expulsion et cherchent à l'empêcher en invoquant son illégalité.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): D'après la nouvelle loi, ceux qui préconisent la sédition l'anarchie ou tout état de choses semblable, auront l'honneur d'être jugés par un juge et un jury, tandis que, d'après l'ancienne loi, le ministre et ses collaborateurs avaient le droit de s'emparer de leur personne et de les jeter hors du pays.

L'hon. M. STEWART: C'est une assez juste interprétation.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Dans les conditions actuelles, étant donné ce qui se passe dans le monde entier, je ne pense pas qu'il soit à propos de modifier notre loi à moins que cela ne soit absolument nécessaire ou que la chose soit demandée par ceux qui ne sympathisent pas avec les individus visés par cet article de la loi. J'ai protesté l'autre jour contre ce changement et je proteste encore aujourd'hui, parce que je suis sûr qu'il est dû en grande partie à l'influence de gens indésirables.

L'hon. M. STEWART: C'est faire là une assertion que j'estime injuste car à trois reprises nous avons essayé de modifier l'article 41 de la loi d'immigration, sans la moindre intention de supprimer les chefs d'infraction mais afin d'enlever au ministère de l'Immigration et au ministre le droit d'appréhender et d'expulser des gens sans autre forme de procès que celui que leur faisait subir nos propres fonctionnaires constitués en commission. C'est tout ce que nous voulons faire. Mon honorable ami dit que si ces gens sont des anarchistes ils n'ont droit à aucun égard. Après tout, le droit coutumier décrète qu'un tribunal est le corps judiciaire qui doit connaître de ces affaires.

Cet amendement a été apporté à une époque où la situation au pays ne laissait pas d'être mouvementée, mais j'avoue franchement que je préfère de beaucoup voir les tribunaux chargés de ces causes, plutôt que d'en faire porter la responsabilité au ministre. On a prétendu que c'était investir le ministre d'un pouvoir trop étendu et j'ai toujours été de cet avis chaque fois que la Chambre a été saisie de la question. On a fait valoir l'objection que les individus coupables de ces infractions sont indignes d'un procès. A cela je ne peux que dire: ne demandez pas au ministre de se prononcer sur la question de savoir si les inculpés sont dignes ou indignes d'un procès; ce sont les tribunaux qui doi-

vent trancher cette question, et après cela, nous nous acquitterons de notre tâche en les expulsant du pays.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): L'article 40 ne mentionne-t-il pas certaines infractions sur lesquelles il est encore du ressort du ministre de statuer et pour lesquelles le ministre reste encore autorisé à ordonner l'expulsion sans procès?

L'hon. M. STEWART: Oui.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le ministre se propose maintenant d'établir une distinction entre les personnes visées par l'article 40 et celles qui sont coupables de sédition et d'anarchie.

L'hon. M. STEWART: Pas nécessairement d'anarchie, mais de sédition, qui est une des infractions prévues. On peut accorder une signification très étendue au mot "sédition" Mon honorable ami conviendra qu'il peut être difficile de prouver la prostitution, mais ce n'en est pas moins une infraction qui permet au ministre d'ordonner l'expulsion.

M. STEWART (Leeds): Je ne vois aucune raison valable qui milite en faveur de cette modification de la loi. De quel côté viennent les représentations à ce sujet? Quels sont ceux qui ont proposé ce changement?

L'hon. M. STEWART: Le Conseil des métiers et du travail, organisme des mieux vus au pays, a prié à plusieurs reprises le Gouvernement de modifier la loi, et il est revenu à la charge cette année. Tom Moore est le président de cette organisation qui, selon moi, représente bien les travailleurs du pays.

M. STEWART (Leeds): Le Conseil des métiers et du travail insiste-t-il sur une modification qui empêcherait l'expulsion de ceux qui prêchent l'anarchie?

L'hon. M. STEWART: Ce n'est pas du tout ce que le Conseil des métiers et du travail préconise. On ne demande pas qu'il soit sursis à l'expulsion. Ce que l'on veut c'est un procès.

M. STEWART (Leeds): A n'en pas douter, cette mesure législative permettra à nombre de coupables d'échapper à l'application de la loi. Nous savons tous à quel point il est difficile d'établir la culpabilité des prévenus dans un procès de cette nature, et à coup sûr, lorsque le ministre et le conseil d'enquête qui est déjà établi, ont la conviction qu'un citoyen est non acceptable, même s'il n'est pas reconnu coupable par un tribunal d'assises, on devrait réserver au département le droit d'expulser cet individu sans être obligé de subir les frais d'une condamnation d'après le Code criminel, sans compter que l'issue de procès de cette nature est toujours incertaine. Les preuves pourraient être insuffisantes pour assurer une condamnation et cependant le ministre en auraient de suffisantes pour le fonder à considérer l'individu comme un citoyen dangereux. Ce dernier pourrait être une cause de désordre et il devrait être expulsé. Mais il sera impossible d'en ordonner l'expulsion en vertu de la loi telle qu'on se propose de la modifier maintenant. (*Rires.*) Les honorables députés qui siègent à ma gauche peuvent rire. Je ne vois pas matière à plaisanterie, surtout si l'on songe à tout le mal que nous ont donné au pays certains individus de cette catégorie. Il en coûte des milliers de dollars pour obtenir une déclaration de culpabilité et bien souvent un bon nombre de prévenus s'en tirent indemnes.

M. BEAUBIEN: Quel corps est plus compétent que les tribunaux lorsqu'il s'agit de décider si un individu est un homme dangereux ou non?

M. STEWART (Leeds): Le rôle du tribunal consiste simplement à constater qu'un crime a ou n'a pas été commis. Il pourrait arriver qu'un individu fût un citoyen dangereux et cependant ne fût coupable d'aucun crime.

M. POWER: Dangereux à quel sens?

M. STEWART (Leeds): A tous les points de vue.

M. POWER: En quel sens? Parce qu'il mangera des petits pois avec son couteau?

M. STEWART (Leeds): Lors du choix des émigrants en Angleterre, on ne décide pas d'admettre quelqu'un simplement parce qu'il n'a pas de casier judiciaire.

M. POWER: Il y a des règlements applicables pour l'admettre ou pour le rejeter.

M. STEWART (Leeds): Parfaitement. Il vaudrait mieux, je pense, maintenir ce principe dans toutes les dispositions.

M. POWER: Et abolir les tribunaux?

M. STEWART (Leeds): Je ne demande pas cela.

M. POWER: Mais qui décidera si un émigré est rapatriable ou peut être gardé? Sont-ce les députés qui en décideront?

M. STEWART (Leeds): Rapportons-nous-en au conseil d'enquête, comme autrefois. On peut avoir confiance dans ce conseil. En outre, les frais seront moins grands.

M. POWER: Qui est-ce qui formulera la demande contre un indésirable?

M. STEWART (Leeds): Le même qui ferait la dénonciation en justice. L'initiative doit venir de quelqu'un, soit au tribunal soit au conseil d'enquête.

M. POWER: Est-ce que l'honorable membre a pris connaissance de l'article 41 que le projet rapporte?

M. STEWART (Leeds): Sans doute.

M. POWER: Sait-il qu'aux termes de cette disposition le conseil d'enquête pouvait expulser du pays n'importe qui, jusqu'au soldat qui était allé défendre nos libertés sur les champs de bataille européens? Les plus grands patriotes du siècle dernier eussent pu tomber sous son application. Tout adversaire des institutions gouvernementales d'un pays étranger pouvait être atteint par cette législation. Comme l'a dit le solliciteur général, lord Carson lui-même aurait été exclus du sol canadien.

M. STEWART (Leeds): Vous n'en auriez pas voulu vous-même.

M. POWER: C'est vrai. Mais la loi du Canada s'en fût chargée; elle aurait de même décrété l'expulsion de Michael Collins, de Mazzini, de Garibaldi, de Kossuth et tous ceux qui ont combattu les gouvernements existants en divers pays d'Europe. L'honorable membre veut-il maintenir un tel état de choses ou faire du Canada un pays de liberté?

M. STEWART (Leeds): Est-ce que ces personnages nous ont déjà demandé asile?

M. POWER: Non, mais on les aurait expulsés s'ils étaient venus en Canada.

M. STEWART (Leeds): On ne peut expulser un étranger qu'autant qu'il est sur notre sol et qu'il se rend intolérable.

M. POWER: J'en connais plusieurs qui auraient jugé dangereux quelques-uns des personnages que j'ai nommés. Notre collègue prétend-il qu'il n'appartiendrait pas à un tribunal de prononcer sur la qualité de ces gens?

M. STEWART (Leeds): Un conseil d'enquête formé par le ministre et opérant sous son contrôle est tout aussi qualifé pour se prononcer en pareille matière que les cours de justice, et peut-être davantage.

M. POWER: C'est une question de goût, comme pour la manière de manger les pois.

M. CANTLEY: Le ministre ne peut pas dire qu'une injustice ait été faite jusqu'à présent. Je ne songe pas à lui imputer aucun sentiment indigne d'un homme courageux; cependant le seul motif qu'il invoque en faveur de la révocation de la loi sur les expulsions, c'est sa répugnance à se charger des responsabilités que la loi lui confère. Le Canada a ouvert ses portes à un grand nombre d'individus qu'il eût été préférable de renvoyer dans leurs pays. S'il faut attendre la fin des procédures judiciaires, il se passera beaucoup de temps, en certaines parties du Canada, avant qu'on sorte du maquis procédurier et qu'on obtienne l'expulsion d'un émigré déclaré dangereux. Il faut agir promptement avec ces individus. Il nous en est arrivé depuis dix ans un grand nombre qu'on aurait dû expulser à leur débarquement.

L'hon. M. STEWART: La question de courage n'entre pas en ligne de compte. Nos adversaires disent, en toute occasion, que les tribunaux doivent décider; je suis donc des plus surpris de leur attitude actuelle. Ils n'accordent plus de confiance qu'à la magistrature. Je leur en sais bien gré, naturellement, et je puis affirmer au comité que jamais je n'ai mis d'obstacle à l'expulsion d'un individu que la commission avait jugé indésirable. Selon moi, toutefois, l'article 41 traite de nombre d'infractions qu'on ferait mieux de soumettre aux tribunaux. Cette disposition a été adoptée à un moment où le pays était en proie à des troubles sérieux.

M. CANTLEY: La situation n'est guère meilleure aujourd'hui.

L'hon. M. STEWART: Eh bien, j'ai toujours l'autorité de refuser les gens à la frontière. Je reconnais la justesse de l'objet de cette disposition: empêcher les gens d'agiter leurs semblables, même si pareille agitation est légitime à leur point de vue. Seulement, à trois reprises différentes, on a voulu modifier cet article parce qu'on ne le juge pas nécessaire. On trouve opportun de mettre ces délits dans la même catégorie que certains autres et d'en saisir les cours de justice.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le département a-t-il agi en ce qui concerne certains cas soumis aux autorités depuis ces derniers mois?

L'hon. M. STEWART: Pas depuis que je suis au département.

L'hon. M. BENNETT: L'article 41 tel qu'il fut adopté en 1919, et tel qu'il est rédigé actuellement, crée certains délits qui ne sont pas des délits selon les termes de la partie II du Code criminel.

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne crois pas.

L'hon. M. BENNETT: Si mon honorable ami veut analyser les prescriptions de la partie

II du code à la lueur des dispositions de l'article 41, il constatera que cet article porte des délits qui ne figurent pas à la partie II du Code criminel. Je ne veux pas accaparer le temps du comité, car mon absence ne devrait pas avoir pour conséquence de prolonger cette discussion; mais je prie le ministre de contrôler soigneusement ce que je dis là. Mon honorable ami d'Edmonton-Est (M. Bury), qui siège à côté de moi, a scruté tous les articles du Code criminel, et, avant mon départ, j'ai étudié ses notes. Je suis certainement convaincu que l'article 41 crée des délits qui ne figurent pas à la partie II du Code criminel. Or, voici qu'on propose l'abrogation de l'article 41. Le nouvel article prescrit qu'un individu doit être coupable d'une infraction aux termes de la partie II du Code criminel avant que sa cause puisse être portée devant le ministre. Donc si l'article 41 porte des délits qui sont absents de la partie II du code, il est évident que le présent projet doit avoir pour effet de relâcher dans cette mesure la surveillance que jusqu'à présent nous avons pu exercer sur les indésirables. Il va sans dire, je crois, que dans le passé le pays a été témoin d'efforts organisés contre le gouvernement fédéral et contre les gouvernements provinciaux. Voyageant en chemin de fer hier, j'ai lu les journaux de Winnipeg et j'ai remarqué que le maire de cette ville a prié les citoyens de coopérer à la suppression du mouvement communiste et il a nommé l'édifice, dans la cité de Toronto, d'où l'on expédie la propagande pernicieuse dans les différentes régions du Canada. L'autre jour les membres du barreau du Manitoba ont été invités par un visiteur des Etats-Unis, qui est venu leur adresser la parole à Winnipeg, de faire tout leur possible pour empêcher la propagande subversive qui circule actuellement dans son pays et, dans un moindre degré, au Canada.

Je reconnais, certes, qu'à pareille époque on va peut-être un peu loin quand on confie à la discrétion d'une commission d'enquête le soin de déterminer si des hommes sont ou ne sont pas coupables des délits en question. Mais dès que les tribunaux en sont saisis,—et à cela je n'ai pas la moindre objection,—cet amendement aura pour effet de diminuer le nombre d'infractions qui entraînent l'expulsion du pays; et pour cette raison je maintiens qu'on aurait tort d'adopter le présent projet de loi. Ce n'est pas le moment d'adoucir la loi; ce n'est pas le moment d'atténuer l'autorité de nos agents pour mettre à la raison des hommes qui tentent délibérément de détruire nos institutions. J'abonde entièrement dans le sens de mon honorable ami de Québec: que pour le moment c'est le Canada qui nous préoccupe, et non pas aucune autre partie de l'empire britannique. Je parle ici des gens qui font circuler des écrits séditieux et qui font une campagne active de propagande contre le gouvernement établi de nos provinces comme du Dominion, et je regrette qu'aucun article de la partie II du code ne spécifie les délits qui figurent à l'article 41.

L'hon. M. STEWART: L'honorable député veut-il les énumérer?

L'hon. M. BENNETT: Je ne veux pas abuser de l'indulgence de la Chambre. Je vais résumer les notes préparées par mon honorable collègue d'Edmonton-Est. L'article 41 prescrit que:

> Toute personne au Canada qui, par des paroles ou des actes, cherche à renverser, par la force ou la violence, le gouvernement ou les lois de l'autorité constituée du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou du Canada...

Je puis facilement comprendre la remarque de certains honorables députés qui disent que le Royaume-Uni et l'Irlande sont en mesure de régler plus ou moins leurs affaires seuls, et qu'en ce moment il s'agit du Canada seulement. Supposons que l'on raye tous les mots après le mot "autorité constituée", laissant cette partie de l'article:

> ...ou qui au Canada justifie ou conseille la destruction illégale de la propriété, ou y crée ou tente d'y créer, par des paroles ou des actes, une émeute ou des troubles, au Canada.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami fait erreur.

L'hon. M. BENNETT: Mon honorable ami me citera-t-il l'article?

L'hon. M. LAPOINTE: L'article 132 traite des paroles séditieuses et le reste, et si mon honorable ami consulte l'édition de Crankshaw du Code ciminel, il y trouvera un certain nombre de cas en Angleterre où la loi est exactement la même que la nôtre. Tout ce qui se rapporte au délit de sédition, par exemple, la distribution ou l'envoi de littérature de Toronto, tomberait sous la loi commune, et tout ce qui aurait pour effet de créer des mésententes entre les différentes classes de la société a été jugé séditieux sous le droit coutumier.

L'hon. M. BENNETT: Mais la difficulté vient de ce que c'est la partie II du Code criminel que mentionne l'article.

L'hon. M. LAPOINTE: L'article 132 se trouve dans la partie II du Code criminel.

L'hon. M. BENNETT: Il se lit comme suit:

> (1) Des paroles séditieuses sont des paroles qui expriment une intention séditieuse.
>
> (2) Un libelle séditieux est un libelle qui exprime une intention séditieuse.

(3) Une conspiration séditieuse est une convention ou une entente entre deux personnes ou plus de mettre à exécution une intention séditieuse.

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

L'hon. M. BENNETT: La difficulté vient de ce que l'article, tel qu'il est maintenant rédigé, limite en quelque sorte les dispositions de l'article 41, car il porte que ce doit être pour contravention aux dispositions de la partie II du Code criminel.

L'hon. LAPOINTE: Oui.

L'hon. M. BENNETT: L'article 41 emploie des termes que l'on ne trouve pas dans le Code criminel, comme je l'ai fait remarquer, et les paroles mêmes du ministre de la Justice indiquent que le droit coutumier anglais détruit l'effet de l'article 41.

L'hon. M. LAPOINTE: Alors pourquoi ne dirions-nous pas "tout acte criminel non mentionné dans le droit coutumier?

L'hon. M. CANNON: Le Code criminel y pourvoit.

L'hon. M. BENNETT: La loi criminelle est cet ensemble de lois criminelles que l'on trouve dans les statuts et dans le droit coutumier, et les prescriptions de la loi criminelle qui nous viennent du droit coutumier ne sont pas dans le code. L'article 41 que l'on demande à la Chambre d'adopter maintenant est l'article qui se rapporte à la partie II du Code criminel. Malheureusement, il se trouve une série de délits qui sont des violations du droit coutumier et que ne mentionne pas l'article 41.

L'hon. M. LAPOINTE: Oh! oui

L'hon. M. BENNETT: Le Code criminel signifie justement ce qu'il dit, et les délits criminels d'après le droit coutumier, telles la sédition, la trahison, la conspiration, et le reste, sont inclus dans le Code; mais on a prétendu que les anciens principes du droit coutumier, relativement à la criminalité de certains actes, prévalent dans ce pays. Mais je soutiens qu'en vertu de ce bill, nous annulons l'effet de la loi contre un certain nombre de délits, car en abrogeant l'article 119, nous y substituons le droit coutumier. Conséquemment, si nous proposons d'appliquer toute la loi criminelle au Canada, c'est-à-dire, même la loi criminelle qui n'est pas comprise dans les mesures législatives de ce Parlement, tel le chapitre 146,—Code criminel du Canada,—nous devrions voir, au moyen du droit coutumier ou de la partie II du Code criminel, à inclure ces délits.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami conseille-t-il l'insertion des mots "droit coutumier" dans la partie II du Code criminel?

L'hon. M. BENNETT: Si la déclaration du ministre de la Justice est exacte, oui.

L'hon. M. CANNON: On s'en moquerait.

L'hon. M. BENNETT: Le solliciteur général dit que l'on s'en moquerait. Je lui dirai que dans tout le statut il n'y a aucun article qui permette de traiter des cas de sédition en vertu du droit coutumier. Si la sédition est un délit contre le droit coutumier, l'acte d'accusation sera d'avoir troublé la paix de Sa Majesté le roi. Puis suivra la description du délit, non pas en tant qu'infraction à un article quelconque de ce code, mais en tant qu'infraction au droit coutumier du pays. A moins qu'on ne puisse mentionner l'article qui sert de fondement à l'accusation et qui relève du droit coutumier, le délit est de ceux dont il est question à l'article 41.

L'hon. M. LAPOINTE: Je maintiens que tous les crimes de sédition tombent sous le coup de la partie II du Code criminel, articles 132, 133 et 134. Mon honorable ami dit que le code ne renvoie pas au droit coutumier; c'est parfaitement vrai, car on a toujours jugé préférable de donner au crime de sédition une signification plus étendue que l'interprétation du terme ne le comporte. Cela est vrai aussi bien en Angleterre qu'au Canada. Je me rappelle que l'honorable représentant de Wellington-Sud (M. Guthrie) a fait un discours où il exposait parfaitement cette question.

Quand on rédigea le Code criminel en Angleterre, les commissaires définirent en partie ce dont il est question dans l'article 41 de la loi d'immigration. Mais le parlement anglais refusa d'accepter ce texte, aimant mieux que les crimes de sédition fussent interprétés en vertu du droit coutumier, comme on l'a toujours fait. Je le répète, cela se rapporte à tout acte criminel qui pourrait créer un conflit entre les sujets de Sa Majesté, entre les diverses catégories sociales, et à tous les crimes de lèse-majesté. La même chose s'est produite au Canada. Quand on a rédigé notre Code criminel, on a tenté de définir le terme "sédition" en ajoutant des mots semblables à ceux-ci; mais le parlement canadien refusa également d'accepter ce texte, préférant adopter la méthode anglaise d'interpréter le terme, laquelle a constitué depuis lors la loi canadienne. Tout ce qu'a mentionné mon honorable ami constitue un crime de sédition et un homme qui s'en rendrait coupable serait condamné par un juge ou un jury.

L'hon. M. BENNETT: Mais non pas en vertu de cet article-ci.

L'hon. M. LAPOINTE: Que mon honorable ami me permette de terminer. A mon sens, il n'y a rien à reprocher à cette loi. J'admets que, en 1919, les circonstances justifiaient l'adoption de la loi; mais il semble qu'elle ait créé des griefs; elle a déplu à certaines catégories d'ouvriers...

Un MEMBRE: Quelle catégorie?

L'hon. M. LAPOINTE: Le congrès des métiers et du travail, par exemple. Il n'est pas de meilleure catégorie de gens au Canada que les ouvriers syndiqués. L'honorable représentant de Pictou (M. Cantley) le nie, mais je suis mieux renseigné. Je suis membre du comité du cabinet qui reçoit les délégués du Congrès des métiers et du travail qui viennent chaque année présenter leurs avis. Depuis 1919, les ouvriers se plaignent de cette loi. Ils peuvent se tromper, mais ils craignent qu'elle serve contre eux un jour, et ils demandent qu'on adopte un amendement ayant pour objet d'établir clairement qu'avant d'être expulsé, tout homme devra être déclaré coupable. A mon sens, on ne devrait pas s'opposer fortement à cette mesure.

M. CANTLEY: Le ministre peut-il me dire si cette loi a causé du tort à quelqu'un depuis trois ou quatre ans?

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne puis.

M. CANTLEY: Pourquoi alors adopter l'amendement? La loi est en vigueur depuis quelque temps et elle n'a fait de tort à personne. Il y a au pays des hommes qu'on aurait dû expulser, mais à qui on a permis de rester ici.

L'hon. M. LAPOINTE: Il se peut que l'honorable représentant de Pictou ait raison; je ne pense pas que personne ait souffert de la loi. D'un autre côté, si l'on ne s'est pas servi de la loi, si les circonstances n'en ont pas rendu l'application nécessaire, pourquoi la garder, puisqu'elle répugne à une partie considérable de la population?

M. CANTLEY: L'honorable député dit qu'à sa connaissance la loi n'a fait de tort à personne et qu'elle était nécessaire, il y a quelques années. Ne croit-il pas préférable de demander à ceux qui conseillent de modifier la loi d'indiquer que cette loi a fait souffrir quelqu'un, avant d'abolir une loi qui protège les intérêts du pays? A mon sens, à aucune époque, pas même durant celle qui suivit immédiatement la guerre, une telle loi n'a été plus nécessaire qu'aujourd'hui.

L'hon. M. LAPOINTE: Nous sommes en état de paix, aujourd'hui.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Quand nous avons discuté ce projet de loi, il y a quelques jours, j'ai demandé au ministre de nous dire qui réclame les amendements à l'étude. Depuis, j'ai lu dans le *Toronto Saturday Night* du 5 juin 1926, un article couvrant une page entière et ayant trait aux activités des communistes dans l'Amérique du Nord et en Europe. On parle du ministère du Travail du Canada à ce sujet. On se met en frais de démontrer que la fédération du Travail des Etats-Unis et du Canada est absolument opposée aux principes communistes. Je tiens donc que l'on comprenne bien qu'en parlant de ces affaires je n'ai nul dessein d'offenser nos unions ouvrières. Le ministre dit que cette loi aurait pu être nécessaire en 1919, et autant que j'ai pu remarquer, on n'a eu rien à reprocher au ministre ou à son département relativement aux causes soumises aux fonctionnaires préposés à ce service.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami ne me cite pas correctement. J'ai dit que dans la plupart des affaires d'expulsion nous avons reçu des protestations contre cette façon d'agir. Personne n'aime à être expulsé, et les amis de ceux qui ont a subir ce traitement la combattent.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Dans cet article on parle, dans les termes suivants, d'une affaire qui s'est passée le 1er mai à Winnipeg:

> Pour avoir parlé d'une manière irrévérencieuse de l'Union Jack, le jour de la célébration du 1er mai à Winnipeg, Jack Gregg, qui avait pris la parole au nom de la Ligue des jeunes communistes, fut expulsé du pays, comme le furent ses parents et sa famille.

Il va sans dire que ses gens ont dû être désolés de la chose, mais il semble que les fonctionnaires du département ont considéré que c'était un grand délit et ils ont pensé que cet homme et sa famille n'étaient pas des citoyens désirables. Au lieu de faire à ces gens l'honneur d'un procès par jury, avec tous les atermoiements et les frais à encourir, je suis d'avis qu'on devrait avoir confiance dans les fonctionnaires qui sont sur les lieux, qui connaissent ces gens et qui sont au courant de leurs agissements. J'aimerais à citer cet autre passage de l'article:

> Les visées des communistes dans le monde entier, et les rapports étroits qui existent entre les communistes russes et canadiens, sont bien mis en évidence dans le 15e rapport annuel publié par le département du Travail sur "l'organisation ouvrière au Canada". On trouvera sur une autre page de ce fascicule une critique de cette publication. Le fascicule qui traite des organisations ouvrières révolutionnaires a particulièrement rapport au sujet de cet article, vu qu'il éta-

blit les relations existant entre les communistes canadiens et les unions ouvrières de l'Internationale rouge, fondée en juillet 1921 grâce aux efforts d'une organisation révolutionnaire nommée la Troisième Internationale (communiste), ou fondée elle-même à Moscou en 1919.

C'est l'année de l'adoption de cette loi que cette organisation fut fondée à Moscou. L'article continue:

Le but de la Troisième Internationale, dit le rapport du département du Travail, est d'organiser la classe ouvrière dans le dessein de renverser le capital, d'amener la ruine de la bourgeoisie et d'établir la dictature des prolétariats. D'après les doctrines, de l'Internationale communiste, les syndicats ouvriers représentent la plus importante forme d'organisations des masses ouvrières, et c'est pour répandre la doctrine communiste au sein de ces associations que fut fondée l'Internationale rouge. Le représentant canadien de l'Internationale communiste est le parti communiste du Canada, qui fut organisé le 17 février 1922.

Trois ans après que cette législation fut insérée dans nos Statuts, cette association était organisée au Canada, et le ministre déclare que ce n'est qu'à la suite de la pression exercée par quelques amis de ces gens que des plaintes sont parvenues au département. Je souhaite que le ministre écoute bien l'alinéa suivant.

L'hon. M. STEWART: Je l'ai lu en entier.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Voici la suite:

Au nombre des demandes immédiates du parti communiste, votées à la convention de 1925...

C'est le congrès tenu ici au Canada:

...se trouve la révocation de toutes les lois défavorables au travail, des lois sur la sédition, des clauses d'expulsion, et ainsi de suite.

Autrement dit, cette clause est précieusement celle que cette catégorie de gens organisés au Canada demandent au Gouvernement de révoquer. C'est à cela que je faisais allusion l'autre jour lorsque le premier ministre s'indigna tant de m'entendre parler de deux députés de cette Chambre qui lui rendirent visite le 28 janvier et qui obtinrent de lui une lettre qui fut consignée aux débats de cette Chambre, après quoi ils proclamèrent que tout allait bien à la Chambre puisqu'il devenait possible d'obtenir une loi de cette nature. Je prie mes honorables collègues d'être bien prudents quand il s'agit de révoquer une loi sur les instances de gens ayant des opinions de ce genre. Dans tout le pays, comme dans le monde entier d'ailleurs, aujourd'hui, la situation est telle qu'il ne faut pas laisser ces gens agir à leur guise. Selon moi, notre sauvegarde vient des fonctionnaires compétents du département qui sont en relation avec ces gens et qui verront à les expulser du pays plutôt que de courir le risque de leur élargissement après les longs retards et les frais onéreux d'un procès devant un juge et un jury.

M. WOODSWORTH: J'avais l'impression que nous avions, l'autre soir, réglé la grève de Winnipeg. Toutefois, vu que des honorables députés en ont de nouveau parlé, j'aimerais à dire quelques mots de plus à ce sujet. Je ne saurais partager l'avis du ministre de la Justice quand il dit que cette loi était nécessaire en 1919.

L'hon. M. LAPOINTE: J'ai dit qu'elle a pu avoir sa raison d'être.

M. WOODSWORTH: Je comprends fort bien la situation du ministre, mais je ne veux pas que cette assertion se colporte sans démenti. Nous espérons qu'un jour tous les faits relatifs à la grève de Winnipeg se révéleront, et ce jour-là, on verra clairement qu'il y eut alors ce qu'on peut appeler une conspiration contre les ouvriers.

M. le PRESIDENT: J'espère que l'honorable député ne va pas discuter la grève de Winnipeg.

M. WOODSWORTH: Non, monsieur le président, mais elle a été l'objet d'assertions, cet après-midi, et ceux d'entre nous qui s'efforcent de représenter les ouvriers ont le droit de répondre à de pareilles généralités.

Je veux simplement dire qu'à cette époque-là les comptes rendus de journaux étaient de nature à tromper absolument le public en général sur les événements, et je ne m'étonne pas beaucoup que des collègues, sur la foi de ces comptes rendus, soient enclins à avoir une vue tout à fait fausse de ce qui s'est passé. L'honorable député d'Oxford-Sud, l'honorable préopinant, a employé la phrase suivante, et je n'aurais pas repris la parole, cet après-midi, je crois, si elle n'avait pas été prononcée; il a parlé d'accorder à ces gens "l'honneur d'un procès par jury". Monsieur le président, voilà pourquoi un grand nombre d'entre nous préconisent ce projet de loi depuis quelques années. A notre sens, tout homme au pays a droit à un procès par jury. Nous croyons que c'est le droit inhérent à tout sujet britannique d'obtenir un procès équitable. L'objet de la loi d'immigration, c'est d'exclure les indésirables, et j'approuve cela tout à fait, mais cette loi, au contraire, autorise l'expulsion de certaines personnes du pays, non parce qu'elles sont des indésirables dans la mère patrie, mais parce qu'elles ont commis dans notre pays un acte que l'on dit criminel. Dans cette loi il est dit; "Quiconque en paroles ou en acte au Canada. . . " Nous prétendons que, pour les prétendus crimes commis au Canada, il doit y avoir un équitable procès par jury, et qu'il ne faut pas laisser au département seul le soin de régler l'affaire. On allègue qu'il ne s'est pas commis d'injustice à cet égard. Je fais remarquer encore une fois

qu'en 1919, quand la loi a été inscrite dans les Statuts, on s'est efforcé manifestement de renvoyer plusieurs Canadiens dans la métropole, sans procès par jury, et seule une protestation due au bon sens de la majorité du peuple canadien a empêché plusieurs expulsions. Je voudrais répéter ce que j'ai dit l'autre jour, qu'au nombre des hommes qui devaient être expulsés sans procès, était mon collègue de Winnipeg-Nord. Si l'on avait alors appliqué cette loi, M. Heaps serait retourné en Angleterre sans subir de procès par jury.

Quelques VOIX: Très bien! Très bien!

M. WOODSWORTH: Certains honorables députés applaudissent. Cela indique ce qu'ils pensent de pareille procédure. M. Heaps a subi son procès devant un jury et a été acquitté. Applaudissez-vous, maintenant? Les gens qui parlent toujours des institutions britanniques auraient voulu faire expulser un homme déclaré innocent par un jury! Parlez-moi des gens loyaux, des patriotards! Ce n'étaient pas simplement les ouvriers, mais les Anglais de naissance par tout le pays, les gens ayant quelque chose de l'esprit des traditions britanniques, qui protestèrent contre cette conduite, et ces hommes ne furent pas expulsés, mais obtinrent un procès par jury.

Ayant ce cas sous les yeux, nous sommes fermement persuadés qu'il faut rayer cette loi des Statuts. Il est absolument vrai qu'il existe des associations communistes au pays qui réclament cette disposition, mais il est vrai également qu'il est des unions ouvrières, de tendances modérées pour la plupart, qui réclament l'abrogation de cette loi simplement parce que nous croyons qu'elle prive certains groupes, à propos de certains prétendus crimes, de ce droit au procès par jury, droit de tout sujet britannique, enseigne-t-on à l'école. S'il s'agissait simplement d'exclure les indésirables, je n'aurais rien à dire, mais à mon sens, lorsqu'on permet à des gens de venir au pays et d'y séjourner des années, et qu'ils y commettent ensuite une infraction à nos lois, qu'on les expulse, mais d'abord qu'on leur accorde un procès équitable par jury. Voilà ce que nous alléguons, et selon moi, si les collègues qui ont trouvé à redire comprenaient vraiment la portée d'une loi de ce genre, ils ne demanderaient guère son maintien dans les Statuts.

M. HAY: J'aimerais à poser une question à l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord. Il a parlé d'un nommé Heaps qui eût été expulsé de Winnipeg, n'était le fait qu'il a réclamé un procès par jury. Est-ce le même homme qui cachait le Union Jack sous l'estrade et le remplaçait par le drapeau rouge, à une assemblée à Winnipeg?

[M. Woodsworth.]

M. WOODSWORTH: Je crois que cela a été dit du député de Winnipeg-Nord. J'ai interrogé mon honorable ami à ce sujet l'autre jour, et il m'a dit que les deux drapeaux avaient été déposés dans un coin de la salle pour le temps de l'assemblée. Et je crois que c'est ce qui est vraiment arrivé.

M. CANTLEY: Qu'a-t-on faire du drapeau rouge en ce pays?

M. WOODSWORTH: J'ai vu bien d'autres drapeaux que le drapeau anglais, au Canada.

M. MacDONALD (Cap-Breton): Je n'ai pas la loi de l'Immigration sous les yeux, mais le ministre est-il convaincu qu'il aura le pouvoir d'expulser qui que ce soit si l'article 41 est voté?

L'hon. M. STEWART: Oh oui.

L'hon. M. LAPOINTE: Pourvu qu'il y ait déclaration de culpabilité.

M. MacDONALD (Cap-Breton): Supposant le cas d'une personne déclarée coupable d'une contravention énumérée dans l'article 41, comment l'expulserez-vous?

L'hon. M. STEWART: De la même manière qu'une personne déclarée coupable en vertu de la loi des narcotiques: nous allons à la prison nous nous emparons d'elle et l'expulsons.

M. MacDONALD (Cap-Breton): Mais l'article que vous abrogez autorise expressément l'expulsion. "Est passible d'expulsion", y est-il dit.

L'hon. M. STEWART: Vous trouverez la même chose à l'article 41.

M. MacDONALD (Cap-Breton): Nous discutons l'article 41, et je présume que vous voulez l'expulser. Elle s'adresse aux tribunaux pour obtenir une ordonnance d'habeas corpus et vous voilà tenus de justifier votre intention. Où en êtes-vous relativement à l'expulsion? L'article 40 ne s'applique pas du tout à ce cas-là.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crois que mon honorable ami devrait examiner ce point-là. Cette discussion a déjà provoqué trop d'excitation, sans raison d'après moi. Je comprends qu'il s'agit de conformer les choses à l'attitude du Gouvernement. Celui-ci prétend que ce projet de loi ne change rien à la nature des délits. Tout ce que l'on veut, c'est que l'expulsion soit précédée d'une déclaration de culpabilité. A cela, je n'ai absolument rien à redire. Comme je le faisais observer l'autre jour, nous ne légalisons pas ce qui serait considéré crime, nous modifions

seulement la manière de procéder. Mon honorable ami de Calgary a fait au sujet des crimes comportant expulsion une remarque très appropriée. L'on constate en lisant le bill que seuls les crimes définis à la partie II du Code criminel comportent expulsion. Il est bien vrai, comme on l'a dit, qu'il existe des infractions dont la loi commune seule fait des crimes, délits et crimes contre la société. Je ne crois pas qu'un seul député veuille garder au pays un criminel déclaré, mon honorable ami de Winnipeg-Centre-Nord sera d'accord sur ce point. Or, pour que notre intention soit bien clairement exprimée, l'article pourrait être modifié de manière à dire simplement que personne autre qu'un criminel déclaré ne sera expulsé; quelque chose comme ceci, par exemple:

Lorsqu'une personne autre qu'un sujet canadien aura été déclarée coupable d'un crime, il sera du devoir, etc.

Ainsi de suite. La restriction se trouverait éliminée.

L'hon. M. STEWART: Je me disposais à faire la même proposition, en y ajoutant après le mot "crime" les mots "comme le définit la partie II du Code criminel".

M. MacDONALD (Cap-Breton): Ajouteriez-vous "sera passible d'expulsion"?

L'hon. M. STEWART: Non, l'expulsion est déjà prévue. Il n'y a pas le moindre doute quant à notre droit d'expulser quiconque n'étant pas citoyen canadien est déclaré par les tribunaux, coupable d'un crime prévu par la loi canadienne.

M. CANTLEY: J'espère que l'honorable député retirera son amendement. Personne n'a eu à souffrir de la loi dans le passé. Aucun ouvrier honnête n'a raison de redouter la loi actuelle. Des meurtres ont été commis en certaines régions du Canada et personne n'a été inquiété à ce sujet. Personne n'a été condamné, et, dans ces circonstances, je doute fort que l'on puisse trouver quelqu'un coupable dans ces localités en vertu du projet de loi tel qu'il est proposé. On a pensé que c'était une mesure nécessaire de protection. Pourquoi ne pas la laisser telle qu'elle est?

L'hon. M. BENNETT: Si l'article 41 peut être considéré comme ayant rapport à l'article 40, évidemment il est inutile parce que l'article 40 dit que chaque fois qu'un personne autre qu'un citoyen canadien ou une personne ayant son domicile au Canada a été trouvée coupable de n'importe quelle offense, il est du devoir, et le reste.

L'hon. M. LAPOINTE: Je suis de cet avis.

L'hon. M. BENNETT: Alors l'article 41 n'est d'aucune valeur, ou bien il devrait se rattacher de quelque manière à l'article 40.

L'hon. M. CANNON: L'article 40 comprend le cas.

L'hon. M. LAPOINTE: J'avoue que l'article 40 comprendrait le cas et que le seul objet du projet serait de rappeler l'article 41.

L'hon. M. BENNETT: Le nouvel article n'est d'aucune utilité.

L'hon. M. LAPOINTE: C'est une répétition de l'article 40. Il ne peut y avoir de conflit ici, parce que quiconque n'est pas citoyen canadien peut être expulsé.

M. STEWART (Leeds): Est-il quelque temps limité pour cela?

L'hon. M. STEWART: Non. La seule chose que je pourrais suggérer dans le cas de condamnation serait que les coupables soient expulsés avant leur punition, mais cela a rarement lieu.

M. STEWART (Leeds): Combien faut-il de temps avant d'avoir la qualité de citoyen?

L'hon. M. STEWART: Cinq ans.

M. STEWART (Leeds): Une personne peut-elle être expulsée après avoir habité le pays cinq ans?

L'hon. M. STEWART: Absolument.

M. STEWART (Leeds): Après qu'elle a été au pays durant cinq ans vous ne pouvez l'expulser. C'est votre département qui m'a donné ce renseignement.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le ministre a reconnu que l'article est inutile.

L'hon. M. STEWART: Il n'a rien admis de tel.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Mais l'article 40 comprend le cas.

L'hon. M. STEWART: Je n'ai rien reconnu de tel.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Si mon honorable ami veut bien garder son siège, je pourrai dire un mot. Il a été admis que cet article est inutile, que ce bill n'est pas nécessaire, et que l'article 40 de la loi de l'Immigration comprend le cas mentionné. Le but du projet de loi est d'établir une distinction entre certaines classes de coupables mentionnés dans l'article 40 de la loi originale. Il y a une demi-douzaine d'offenses pour lesquelles un homme peut être expulsé; mais ceux qui sont coupables de sédition auront le privilège de la dignité d'un procès devant un juge et un jury. Voilà mon argument, et si l'article 40 ne comprend pas ce

cas, le bill pourrait fort bien être remis à l'étude par le Gouvernement.

L'hon. M. STEWART: Je ne m'oppose à aucune des observations de mon honorable ami, mais chaque fois qu'il prend la parole il met dans la bouche du ministre des déclarations qu'il n'a jamais faites.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Le ministre ne doit pas oublier qu'il y a d'autres membres du cabinet.

L'hon. M. STEWART: Fort bien, mais si mon honorable ami veut retirer ce qu'il a dit au sujet du ministre j'en serai bien aise. L'honorable député a fait de ces assertions en trois circonstances, uniquement, à mon avis, pour les faire publier dans les Débats. C'est ce que je ne saurais accepter.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Je suis certain que le ministre intérimaire de l'Immigration comprendra qu'un ministre a parlé immédiatement avant lui.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami n'a pas dit "un ministre", mais "le ministre".

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Oui, j'ai dit "le ministre". Il a dit: l'article 40 comprend le cas.

L'hon. M. LAPOINTE: Mais nous devons garder le bill afin de révoquer l'article 41. Je consens volontiers avec l'honorable député de Calgary-Ouest (M. Bennett) à ce que le projet de loi soit ainsi conçu:

Est abrogé l'article quarante et un de la loi de l'immigration, chapitre vingt-sept du Statut de 1910, tel qu'il est dicté par le chapitre vingt-six du Statut de 1919.

Le reste est certainement compris par l'article 40.

L'hon. M. BENNETT: C'est mon avis.

L'hon. M. LAPOINTE: Cela me va, si le ministre de l'Immigration consent à le faire.

L'hon. M. STEWART: Je suis toujours disposé à accepter la parole du ministre de la Justice.

(L'amendement est adopté.)

L'article ainsi modifié est adopté.

Rapport est fait sur le projet qui est lu pour la 3e fois et adopté.

DISCUSSION D'UN PROJET D'AMENDEMENT A LA LOI DE L'OPIUM ET DES DROGUES NARCOTIQUES

L'hon. M. ELLIOTT (ministre de la Santé) propose que le projet de loi (bill n° 152), tendant à modifier la loi de l'opium et des drogues narcotiques, 1923, soit lu pour la 2e fois.

[M. Sutherland (Oxford-Sud).]

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

La Chambre se forme en comité général et passe à l'examen des articles dudit bill.

Sur l'article 1er (personnes à qui des drogues peuvent être vendues):

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre peut-il nous expliquer brièvement l'effet de cet article?

L'hon. M. ELLIOTT: L'article 1er vise à rendre impossible pour un pharmacien détaillant de livrer de l'opium ou des drogues narcotiques à toute personne sans une ordonnance ou prescription écrite.

L'hon. M. MANION: Je remarque que l'une des notes en marge est ainsi conçue:

Il est illégal de se servir d'une ordonnance plus d'une fois, sauf lorsque la préparation est légitime en premier lieu.

En vertu des dispositions du présent bill, est-il permis à un pharmacien de remplir une prescription pour délivrer de l'opium ou des drogues narcotiques sans une ordonnance écrite du médecin?

L'hon. M. ELLIOTT: Je ne le crois pas.

L'hon. M. MANION: A la lecture de cette note, j'inclinerais à tirer la même conclusion. Je n'ai pas eu le temps de lire l'article.

L'hon. M. ELLIOTT: Nous ne le modifions en rien. L'ensemble des modifications apportées à l'article 5, c'est que le pharmacien ne peut délivrer aucune des drogues narcotiques énumérées dans cette loi sans un ordre par écrit. Ceux qui ont charge de faire respecter la loi sont d'avis que cette disposition les aidera à vérifier et à attribuer la responsabilité des infractions à la loi. Nous voulons tout simplement resserrer le texte de la loi.

L'hon. M. MANION: Le texte de la note en marge laisse à désirer; elle n'est pas assez au point. Le texte de l'article lui-même est parfait.

M. MURPHY: Sous le régime de la loi en vigueur, le surintendant d'un hôpital n'a pas le droit de commander une drogue narcotique ni d'en garder à sa possession. La loi est très claire sur ce point; le pharmacien ne peut délivrer ces drogues qu'à un médecin, à un vétérinaire ou à un dentiste. Il existe au Canada nombre d'hôpitaux dont le surintendant n'est ni médecin, ni vétérinaire, ni dentiste. Or, si je comprends bien la loi, ce surintendant d'hôpital n'a pas le droit d'acheter des drogues narcotiques ni d'en garder en sa possession.

De fait, si un surintendant d'hôpital garde des drogues narcotiques en sa possession, il se

rend coupable d'un délit sous le régime de l'alinéa *d* de l'article 4 de la loi, qui est ainsi conçu:

Quiconque a en sa possession sans autorisation légitime, ou fabrique, vend, donne ou distribue une drogue à quelqu'un, sans avoir au préalable obtenu un permis du ministre. . . est coupable d'un acte criminel.

D'autre part, voici le texte de l'article 16 de la loi:

Sans restriction à l'égard du sens général de l'alinéa *d* de l'article 4 de la présente loi quiconque occupe, dirige ou possède un bâtiment, une salle, un vaisseau, un véhicule, un enclos ou un lieu dans lequel ou sur lequel une drogue est trouvée, est réputé, s'il est accusé d'avoir cette drogue en sa possession sans y être légalement autorisé, avoir été ainsi en possession de cette drogue, à moins qu'il n'établisse que cette drogue s'y trouvait sans son autorisation, hors sa connaissance ou sans son consentement ou qu'il avait légalement le droit d'en avoir la possession.

Le surintendant d'un hôpital, qui a de l'opium ou des drogues narcotiques en sa possession est donc coupable d'un acte criminel au sens de la présente loi. Il n'a pas le droit d'acheter des drogues narcotiques. Sous le régime de la loi en vigueur, je ne vois pas comment le surintendant d'un hôpital peut légalement acheter ou garder en sa possession des drogues narcotiques.

L'hon. M. ELLIOTT: Le projet en délibération ne concerne en rien le surintendant d'un hôpital, qui, une fois le présent bill adopté, se trouvera exactement dans la même situation qu'auparavant. Il sera peut-être sous le coup de l'article 3 de la loi, qui décrit les personnes auxquelles des permis peuvent être délivrés et la manière dont ils le seront pour la manutention et la garde de ces drogues narcotiques. Le but que vise l'article en discussion, c'est d'obliger le pharmacien détaillant,—de fait, il s'applique uniquement au pharmacien détaillant,—d'avoir une ordonnance écrite et raisonnablement vérifiée, s'il dispense des drogues même à un médecin, à un vétérinaire ou a un dentiste.

M. MURPHY: Sous le régime de ces dispositions de la loi, de quelle manière un pharmacien détaillant sera-t-il en mesure de vendre des drogues narcotiques à un hôpital?

L'hon. M. ELLIOTT: Il ne pourra le faire que sur une prescription signée et vérifiée.

M. MURPHY: Il peut vendre des drogues narcotiques à un médecin, à un vétérinaire, ou à un dentiste; pour quelle raison n'aura-t-il pas le droit d'en vendre à un hôpital?

L'hon. M. ELLIOTT: Il est probable que le médecin donnera des ordonnances pour l'hôpital.

M. MURPHY: Pas nécessairement; et, au reste, le médecin ne peut donner d'ordonnance que pour un seul individu.

L'hon. M. MANION: Le point soulevé a du bon, sauf s'il existe dans la loi un autre article permettant aux hôpitaux de s'approvisionner. Il n'y a pas de doute que, dans la plupart des hôpitaux, les médecins ne donnent des ordonnances pour leurs malades, mais les remèdes sont pris dans l'approvisionnement de l'hôpital. Tous les hôpitaux ont des provisions de diverses drogues dans leurs propres pharmacies et la loi devrait prévoir, si elle ne le fait déjà, qu'ils devraient avoir les moyens de se procurer ce dont ils ont besoin.

L'hon. M. ELLIOTT: L'honorable député ne veut pas dire qu'ils pourraient avoir ces drogues sans ordonnance de médecin?

L'hon. M. MANION: Actuellement, les hôpitaux reçoivent leur approvisionnement sans ordonnance. L'ordonnance est faite, non pour des quantités, mais pour ce qui suffit à un seul malade.

L'hon. M. ELLIOTT: L'honorable député conviendra comme moi que cet article ne parle pas des hôpitaux.

L'hon. M. MANION: C'est vrai.

L'hon. M. ELLIOTT: Les droits qu'ont les hôpitaux ne sont pas modifiés.

M. MacLAREN: Cet amendement ne s'applique qu'aux pharmaciens détaillants.

L'hon. M. ELLIOTT: Oui.

M. MacLAREN: Je crois que les hôpitaux achètent leurs approvisionnements dans le gros.

L'hon. M. MANION: Pas toujours.

L'hon. M. ELLIOTT: Il existe un règlement concernant les hôpitaux et je ne crois pas qu'ils aient eu des difficultés à se procurer leurs approvisionnements.

L'hon. M. BENNETT: Cependant, cet article pourrait s'appliquer aux hôpitaux. L'hôpital n'est pas une des "personnes" à qui des drogues peuvent être légalement données ou vendues.

L'hon. M. ELLIOTT: La première partie de l'article 5 n'est pas touchée, mais nous modifions le reste. Je cite:

Tout pharmacien qui donne, vend ou procure quelque drogue à une personne quelconque...

Voici la partie modifiée.

...autre que tel médecin, chirurgien vétérinaire, dentiste ou pharmacien.

Ce sont les seules personnes atteintes par l'amendement; cela ne peut vouloir dire le

surintendant d'un hôpital. L'effet est que le médecin, vétérinaire, dentiste ou pharmacien doit donner un ordre par écrit, dans le but d'établir une vérification de la vente des drogues narcotiques.

L'hon. M. BENNETT: Mais l'effet est d'empêcher les hôpitaux d'obtenir des drogues des personnes qui possèdent un permis sous le régime de la loi. C'est une prohibition frappant les hôpitaux.

L'hon. M. ELLIOTT: Non.

L'hon. M. BENNETT: Permettez-moi de lire l'article:

Sont coupables. . . quiconque, étant autorisé sous le régime de la présente loi à faire le commerce de drogues, donne, vend ou procure quelque drogue à toute personne autre qu'un médecin, dûment autorisé et praticien.

Le droit de donner, vendre ou procurer des drogues est limité aux personnes nommées dans l'article et le surintendant de l'hôpital n'est pas de ce nombre. Il s'ensuit qu'on peut ne pas lui vendre de drogues. Le point soulevé est exact.

L'hon. M. ELLIOTT: Mon honorable ami n'a pas complètement saisi ce que l'amendement affecte.

M. MURPHY: Je prétends que l'hôpital n'a pas le droit d'acheter de drogues, ni sous le régime de l'ancienne loi, ni sous celui de l'amendement proposé.

L'hon. M. ELLIOTT: Nous faisons la loi en ce qui regarde les conditions dans lesquelles les médecins, vétérinaires, dentistes et pharmaciens peuvent obtenir des drogues d'un détaillant.

L'hon. M. BENNETT: Toute personne autorisée sous le régime de la loi, tombe sous le coup de la loi, si elle donne ou vend des drogues à un surintendant d'hôpital.

L'hon. M. ELLIOTT: Nous ne modifions pas le statut actuel des hôpitaux.

M. BURY: Le point est que ni la loi actuelle, ni cet amendement ne prévoient le cas des hôpitaux.

M. MURPHY: Je ne m'oppose pas à l'adoption de cet article, mais ce que je veux faire ressortir c'est que l'hôpital n'est pas en mesure de se procurer des drogues d'un pharmacien détaillant.

L'hon. M. ELLIOTT: L'honorable député peut avoir raison, mais l'hôpital est dans la même situation qu'auparavant.

M. MURPHY: Je l'admets et ce n'est pas e défaut que je voudrais corriger.

[L'hon. M. Elliott.]

L'hon. M. BENNETT: Cet article peut être adopté et nous y reviendrons si c'est nécessaire.

L'hon. M. ELLIOTT: Il est un autre point sur lequel les médecins qui siègent ici diffèrent d'opinion. Je parle de l'article 4 que je demanderai de laisser de côté pour le moment. On se figure que cette disposition est susceptible de restreindre indûment les droits des membres du corps médical. Après avoir bien étudié la chose, je ne suis pas de cet avis, mais plusieurs médecins et les autorités du département jugeant que personne ne souffrira si elle n'est pas adoptée d'ici à la prochaine session, on peut attendre jusque là. On a l'intention de revoir toute la loi d'ici à la prochaine session afin d'aplanir, si possible, les difficultés surgissant à propos des ordonnances.

L'hon. M. MANION: Le département a-t-il à se plaindre que des pharmaciens détaillants vendent des narcotiques sans ordonnance? Aucun pharmacien d'Ontario ne songerait à le faire?

L'hon. M. ELLIOTT: Aujourd'hui le pharmacien peut le faire sans ordre écrit, s'il a affaire à un médecin, un vétérinaire ou un dentiste. Cette disposition-ci l'en empêche.

L'hon. M. MANION: C'est très bien, mais vu les justes objections que cet article a soulevées, je suggère de réserver le bill jusqu'à ce que le ministre ait pu s'assurer auprès du docteur Amyot si les hôpitaux sont protégés par la loi. Dans l'affirmative, il n'y aura aucune difficulté; mais nous ne voulons pas adopter une loi qu'il faudra abroger l'an prochain.

L'hon. M. ELLIOTT: M. le docteur Amyot assiste actuellement à un congrès à Paris.

L'hon. M. MANION: Alors son adjoint.

L'hon. M. ELLIOTT: Ses adjoints m'informent qu'il n'ont reçu aucune plainte des hôpitaux. La disposition que nous proposons est justement celle que l'honorable député de Fort-William pensait devoir exister dans la loi actuelle, à savoir qu'un pharmacien doit avoir un ordre écrit avant de vendre ces drogues.

L'hon. M. MANION: Je pense que la chose se fait dans l'Ontario actuellement.

L'hon. M. ELLIOTT: Cela se fait la plupart du temps, mais il est arrivé une ou deux fois que le pharmacien ait répondu: je n'ai pas besoin d'un ordre écrit lorsque j'ai affaire à un dentiste, un vétérinaire ou un médecin.

M. MURPHY: Le ministre dit que les hôpitaux ne se sont pas plaints. C'est possible. Mais, d'après la loi, le surintendant d'un hôpital rural ne peut pas acheter des narcotiques, à moins que ce ne soit inscrit dans les règlements, comme l'a dit le ministre. Le surintendant n'est pas toujours médecin et il a besoin d'avoir des narcotiques en sa possession pour traiter les cas d'urgence, lorsqu'on n'a pas le temps d'attendre une ordonnance de médecin. Dans ces cas-là, le surintendant d'un hôpital devrait avoir le droit d'acheter des narcotiques, mais bien entendu avec les réserves nécessaires. On ne devrait pas non plus le considérer comme étant en défaut, lorsqu'il a des narcotiques en sa possession et c'est ce que dit la loi, telle que je la comprends. Voilà une chose que le ministre n'a pas expliquée. On devrait l'indiquer nettement, maintenant qu'on modifie la loi.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Monsieur le président, je pense que le ministre ferait bien de lever la séance du comité. Il aura probablement les renseignements voulus, ce soir.

L'hon. M. ELLIOTT: Peut-être pourrions-nous aborder les autres articles qui ne sont là que pour la ferme. J'examinerai les conditions dans lesquelles les hôpitaux peuvent actuellement se procurer des narcotiques et je donnerai des renseignements au comité lorsqu'il reprendra l'étude du projet de loi.

(L'article 1 est réservé).

M. KAISER: Monsieur le président, je partage l'avis de l'honorable député de Fort-William. Je voudrais que cette disposition fût l'objet d'une plus ample étude. Des membres éminents de la profession médicale trouvent que c'est une grave erreur de priver tout d'un coup un narcomane de drogues; ils estiment qu'il est préférable de lui faire abandonner graduellement sa manie. En réalité, c'est le seul traitement efficace. Les membres de la Chambre qui appartiennent à la profession médicale devraient avoir une conférence avant l'adoption de cette disposition.

L'hon. M. BENNETT: Je suggère au ministre d'examiner le bill n° 22 présenté par l'honorable député de Vancouver-Nord (M. Donaghy) prévoyant la peine du fouet pour ceux qui violent les dispositions de cette loi. Les remarques de l'honorable député d'Oshawa (M. Kaiser) confirment entièrement l'objet de ce projet de loi. Il n'y a pas de peine trop sévère pour ceux qui distribuent des narcotiques, surtout lorsqu'ils séduisent la jeunesse. Le Gouvernement ferait bien d'inclure dans son projet la proposition de notre honorable collègue. La chose, ai-je lieu de croire, sera bien vue du public, car lorsque mon honorable ami a déposé son projet de loi, la plupart des journaux du pays en ont parlé en termes fort élogieux.

L'hon. M. ELLIOTT: Jetant un coup d'œil sur la loi, je vois que la peine du fouet a été décrétée par voie d'amendement en 1925, mais elle ne s'applique qu'à...

L'hon. M. BENNETT: A un nombre restreint de cas.

L'hon. M. ELLIOTT: ..'à ceux qui distribuent des drogues aux mineurs. Je ne vois rien qui empêche d'en étendre l'application à toutes les infractions concernant la distribution de drogues.

(Les articles 2 et 3 sont adoptés.)

Sur l'article 4 (fardeau de la preuve et défense).

L'hon. M. ELLIOTT: Je demande à retirer cet article, monsieur le président.

(L'article 4 est retiré.)

Les articles 5 à 7 inclusivement sont adoptés.

Rapport est fait de l'état de la question.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI SPECIALE DES REVENUS DE GUERRE

La Chambre reprend la discussion en comité général du projet de loi (bill n° 115), déposé par l'honorable J. A. Robb), modifiant la loi spéciale des revenus de guerre de 1915.

Sur l'article 9:

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances): Si je ne me trompe, le comité a presque définitivement adopté ce projet à l'exception du motif, et je désire maintenant proposer un léger amendement. Au cours des entretiens et des discussions qui ont eu lieu sur la question des automobiles, on nous a représenté que, pour soutenir la concurrence des pays étrangers l'industrie canadienne de l'automobile se trouvait dans une situation plus ou moins désavantageuse à cause du prix de vente plus élevé au Canada. Certains autres pays ont décrété que, pour les fins de la douane, le droit devrait être calculé sur la juste valeur marchande au pays d'origine. Les marchands d'automobile nous ayant déclaré qu'ils ne pouvaient diminuer leurs prix à cause de la taxe d'accise que nous imposons, je leur demandai: "Si je supprime cette taxe d'accise, me garantissez-vous de faire bénéficier le consommateur de toute cette réduction?" J'ai ici une lettre, de la Automobile Industries of

Canada, portant la date du 5 juin 1926, que je désire consigner au compte rendu:

L'hon. J. A. ROBB,
Ministre des Finances,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,

J'ai discuté avec les fabricants canadiens d'automobiles l'effet qu'aura la suppression, telle qu'elle est proposée, de la taxe d'accise de 5 p. 100 sur les automobiles de fabrication canadienne dans une proportion de 50 p. 100 (ou de production canadienne dans une proportion de 40 p. 100, jusqu'au 1er avril 1927).

Je suis autorisé à déclarer, au nom des établissements suivants:

Ford Motor Company of Canada, Limited,
General Motors of Canada, Limited,
Dodge Bros., (Canada) Limited,
Willys-Overland Limited,
Durant Motor Company of Canada, Limited,
Studebaker Corporation of Canada, Limited,
Chrysler Motor Company,

que dès que l'on aura annoncé l'abolition de cette taxe d'accise, le prix de livraison au public, des automobiles réunissant les conditions voulues pour cette exemption, sera réduit du montant de la taxe d'accise qui frappe ces automobiles. Cette liste se compose de tous les fabricants importants de voitures automobiles au Canada.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Automobile Industries of Canada,

T. A. RUSSELL,
président.

On se rappellera que lorsque le premier ministre a parlé, un mois après le dépôt du budget, les comptes publics avaient été clos pour l'année et nous pûmes annoncer un excédent de trois millions et demi de plus qu'à la date de l'exposé budgétaire, le 15 avril. A la suite de l'amendement que je propose maintenant, nos revenus accuseront une diminution, mais ce que le Gouvernement perdra le consommateur en bénéficiera, et je propose le rappel de la taxe d'accise sur les automobiles d'une valeur de $1,200 au plus.

M. le PRESIDENT: L'honorable J. A. Robb propose, un amendement à l'article 9:

9. Est modifié l'alinéa *a* du premier paragraphe de l'article 19B de ladite loi, tel qu'il est édicté à l'article 14 du chapitre 47 du Statut de 1922, par l'addition, audit alinéa, de la clause conditionnelle suivante:

"Toutefois, ladite taxe d'accise ne doit pas être imposée, prélevée, ni perçue sur les automobiles mentionnées à l'item *a* dudit Tableau I, adaptées et ou adaptables à l'usage des voyageurs, et estimées au plus à douze cents dollars chacune.

"(*ia*) Quand ces automobiles sont importées au Canada le et après le 1er jour d'avril 1927, de quelque pays britannique dont les marchandises sont admises à l'avantage du tarif de préférence britannique, lorsque 40 p. 100 au moins du coût de production de l'automobile finie ont été assumés dans ce pays britannique; ou

"(*ib*) Quand ces automobiles sont importées au Canada le et après le 1er jour d'avril 1927, de quelque pays britannique dont les marchandises sont admises à l'avantage du tarif de préférence britannique, lorsque 50 p. 100 au moins du coût de production de l'automobile finie ont été assumés dans ce pays britannique; ou

"(*iia*) Quand ces automobiles sont importées au Canada avant le 1er jour d'avril 1927, de quelque pays étranger dont les marchandises importées au Canada jouissent du traitement de la nation la plus favorisée, en vertu des dispositions d'un traité ou d'une convention, lorsque 40 p. 100 au moins du coût de production de l'automobile finie ont été assumés dans ce pays étranger; ou

"(*iib*) Quand ces automobiles sont importées au Canada, le et après le 1er jour d'avril 1927, de quelque pays étranger dont les marchandises, importées au Canada, jouissent du traitement de la nation la plus favorisée, en vertu des dispositions d'un traité ou d'une convention, lorsque 50 p. 100 au moins du coût de production de l'automobile finie ont été assumés dans ce pays étranger; ou

"(*iiia*) Quand ces automobiles sont produites ou fabriquées au Canada avant le 1er jour d'avril 1927, lorsque 40 p. 100 au moins du coût de production de l'automobile finie ont été assumés au Canada; ou

"(*iiib*) Quand ces automobiles sont produites ou fabriquées au Canada le et après le 1er jour d'avril 1927, lorsque 50 p. 100 au moins du coût de production de l'automobile finie ont été assumés au Canada.

"De plus, il peut être remboursé au vendeur ou agent d'automobiles une somme égale à celle de la taxe d'accise réellement acquittée par le vendeur ou l'agent, en exécution des dispositions du présent paragraphe, sur les automobiles neuves, inemployées et invendues qui se trouvent en possession du vendeur ou de l'agent le huitième jour de juin 1926.

Le présent article est censé entrer en vigueur le huitième jour de juin 1926 et s'appliquer à toutes les automobiles décrites au présent article, importées ou sorties d'entrepôt, pour servir à cette date et après cette date, et s'appliquer aux marchandises importées antérieurement sur lesquelles nulle déclaration de consommation n'a été faite avant cette date.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Avant de faire les observations que je me suis proposées, je voudrais savoir si je comprends bien l'objet de l'amendement du ministre. Je crois savoir que la taxe de luxe est abolie sur les automobiles qui ont reçu en Canada un certain pourcentage de main-d'œuvre.

L'hon. M. ROBB: Et en d'autres pays.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans les pays qui jouissent de l'avantage du tarif préférentiel, comme la Grande-Bretagne et ses possessions.

L'hon. M. ROBB: Oui, y compris les pays qui ont des conventions avec nous. Il s'agit des automobiles d'un prix inférieur à $1,200.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Eh bien! monsieur le président, voilà une nouvelle mesure venant s'ajouter aux autres pour rétablir le barrage protecteur que le Gouvernement a renversé. L'autre soir, le ministre des Douanes, après nous avoir expliqué les avantages accordés aux fabricants et aux marchands d'automobiles au sujet des pièces de rechange, a reconnu la nécessité de cette compensation. Le Gouvernement avait fait tort aux industriels et il cherchait à réparer le mal autant que possible. Nous voilà en présence d'un fait absolument évident: le Gou-

vernement revient sur ce qu'il a fait. Il comprend qu'il faut conserver son travail à l'ouvrier canadien, et que le seul moyen qui s'offre, c'est la protection, présentée autrement, c'est-à-dire qu'on remboursera la taxe d'accise sur les machines fabriquées en Canada, en Angleterre et dans les possessions britanniques, comme dans les pays qui jouissent du traitement accordé à la nation la plus favorisée. Mais le droit d'accise sera maintenu sur le produit du seul pays qui nous fait concurrence: les Etats-Unis.

Je ne doute point que le Gouvernement ne l'ait jugé absolument nécessaire. Il n'est pas non plus douteux que c'est à contre-cœur qu'il s'est décidé à agir ainsi; mais il le fallait, car c'est comme cela que les choses vont. Tout gouvernement qui, sans lumières suffisantes, s'attaque à la situation d'une industrie canadienne, doit tôt ou tard reconnaître qu'un élément du pays souffre de sa décision: et cet élément est la classe ouvrière. Il faut lui rendre justice. La même chose est arrivée au sujet de l'agriculture. On a eu recours à l'institution du drawback, à l'exemption de droit, à l'exonération de la taxe des ventes et autres moyens semblables pour protéger l'industrie agricole. Le fait se répète pour l'industrie de l'automobile, absolument comme nous l'avions prédit. Je ne fais pas de reproche au ministre d'avoir découvert une chose qu'il aurait dû savoir bien avant aujourd'hui. Je ne le blâme pas parce qu'il a tardé à se rendre compte du devoir qui s'impose à tout gouvernement: l'obligation d'assurer du travail à l'ouvrier. Toute la question est là. A aucun moment le fabricant n'a été en cause pour son intérêt propre. Le fabricant, qu'il s'agisse de l'établissement Ford en Canada ou de l'établissement Ford aux Etats-Unis, possède une clientèle. La General Motors, que ce soit la maison d'Oshawa ou la maison de Détroit, possède aussi sa clientèle. Toute la différence est que sous l'ancien régime l'ouvrier canadien avait du travail; avec le nouveau, il le perd. Cela étant, je ne reproche pas au ministre la manière tardive dont il a tenu compte de la considération primordiale de toute fiscalité.

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

Reprise de la séance

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre est-il en état de nous dire quel montant de recettes l'amendement qu'il propose doit faire perdre au Trésor?

L'hon. M. ROBB: Tout dépendra de l'importance des ventes. En se fondant sur les opérations de 1925, l'Etat va perdre $1,752,354. D'après les opérations de 1926, nos pertes peuvent se chiffrer à $2,995,471. Mais notre collègue se rappelera sans doute que les fabricants d'automobiles ont plaidé que la maximum des ventes se produit avant le premier juillet; en sorte que, s'ils ont raison, les opérations de cette année sont à peu près finies. Je pense donc que les pertes du Trésor en droits d'accise vont être compensées par une augmentation des affaires. Plus les opérations sont abondantes, plus le fisc perçoit de taxes sur les ventes. Les affaires augmenteront dans tous les matériaux que les fabricants sont obligés d'acheter; il y a aussi des pièces qu'ils importent et sur lesquelles ils devront payer des droits.

L'hon. M. BENNETT: Très peu.

L'hon. M. ROBB: C'est vrai; c'est pourquoi on ne perdra pas grand'chose sur les recettes douanières.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Au moment de la suspension de la séance, je racontais les tergiversations du Gouvernement. Il voulut s'essayer la main, sans attendre les conseils de sa nouvelle commission du tarif. Il s'est lancé tête baissée; il a eu le même succès que celui qu'il remporta quand il s'est occupé des instruments de l'agriculture. La méthode qui lui avait servi à l'égard de la fabrication des instruments aratoires a été de nouveau mise à contribution. Le jour où le Gouvernement déposa ses projets financiers, l'opposition a protesté qu'on n'avait pas prévu le sort des ouvriers canadiens. On se moqua de nous sur certains bancs de l'Assemblée. Mais aujourd'hui, afin de protéger le gagne-pain de nos ouvriers, le Gouvernement fait cadeau de plus d'un million de dollars, d'un millions et trois quarts, mais certainement d'un million et demi aux fabricants d'automobiles. Nous ne serions pas aujourd'hui à la peine de faire cette concession, afin de leur permettre de se maintenir, si la question avait été abordée comme nous l'avons proposée, c'est-à-dire avec jugement et modération, au lieu de se lancer à gauche et à droite, sans prévoir les conséquences, comme un éléphant dans un magasin de vaisselle. Nos collègues d'en face aperçoivent l'analogie de la situation. Ils se figurent le dommage causé par l'éléphant à travers les poteries. . .

M. POWER: Je pensais plutôt à un crocodile versant des larmes sur le sort de l'ouvrier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Les crocodiles aussi sont dangereux. Notre collègue a peut-être eu quelque expérience personnelle avec ces aimables animaux.

Le fait est que le Gouvernement nous propose un subside pour assurer le fonctionnement des usines, et du travail aux ouvriers, parce qu'il comprend aujourd'hui qu'il est obligé de le faire. Ce n'est pas pour le plaisir que les ministres se sont décidés à cela. Ils avouent aujourd'hui que nos critiques étaient fondées; qu'ils ne prévoyaient pas les conséquences de leur politique et qu'ils faisaient au tarif douanier des modifications que l'industrie ne pouvait pas supporter. Non, ce n'est pas pour le plaisir qu'ils ont ainsi agi.

La volte-face du Gouvernement et l'abolition, en certains cas du droit sur les pièces de rechange ont été motivées par quelque chose. Il ne fait pas, pour le plaisir, une remise de 25 p. 100 du droit sur les pièces d'automobile, et ce n'est pas pour rien non plus qu'il a supprimé la taxe de luxe sur ces machines. Le Gouvernement s'est décidé à ces modifications parce qu'il a compris qu'il avait fait une erreur dans son projet de budjet. Monsieur le président, le ministère a agi d'après des renseignements qu'il a reçus depuis peu de jours. Combien de fois le Gouvernement n'a-t-il pas assuré à la Chambre qu'il ne ferait pas d'autres changements au budget. Il l'a promis maintes et maintes fois. On avait signalé la question de la taxe de luxe au ministre des Douanes, mais ce dernier a répondu qu'il ne serait fait aucun changement. Ce n'est pas par fantaisie que le Gouvernement s'est décidé à faire des modifications. C'est parce qu'il sent sa responsabilité et qu'autrement l'industrie de l'automobile pouvait sortir du pays.

Qu'est-ce qu'on a fait? Voyons les embarras inextricables dans lesquels on s'engage quand on se mêle de choses qu'on ne connaît point. Qu'a fait le Gouvernement? Il a abaissé les droits sur les automobiles d'un prix modeste, de 35 à 20 p. 100, et sur les voitures luxueuses, de 35 à 27½ p. 100. Je n'ai critiqué ni dans un sens ni dans l'autre l'abaissement à 27½ p. 100 du droit sur les automobiles de luxe. Il y a assez longtemps que je ne suis pas au courant du prix de fabrication des automobiles et je ne sais plus au juste quelle proportion de main-d'œuvre canadienne est représentée dans les opérations de cette industrie, dans ses bénéfices, etc., et quelle partie de ses recettes est versée au Trésor national. Autant que je me souviens, je considère que 27½ p. 100 est un droit convenable pour les automobiles de cette catégorie. Les automobiles coûteuses ont bénéficié du remboursement des droits sur les pièces détachées et de l'admission en franchise des matériaux non fabriqués en Canada. Mais où en est la question en ce qui concerne les autres voitures, après tant de discussion et après la perturbation dans laquelle on a plongé cette industrie? Les petites automobiles payaient 35 p. 100 de droit. Nos collègues qui siègent à notre gauche et qui sont intéressés aux voitures du genre Ford ont reçu des renseignements surprenants qui les ont convaincus que l'abaissement du droit aurait bien peu d'effet sur le prix et que ce dernier n'est modifié sensiblement que par des arrangements financiers et autres concernants les brevets, etc. Ils ont aussi appris qu'en tirant sur le manufacturier au moyen du tarif, ils ont regardé au mauvais bout du canon et le contrecoup qu'ils ont reçu a plus que contrebalancé le faible avantage qu'ils ont pu retirer par ailleurs.

Nous avons eu toutes ces semaines d'incertitude, et pourquoi? D'abord, nous avions un droit de 35 p. 100 sur les automobiles communes. Aujourd'hui, nous enlevons d'abord la taxe de luxe sur la voiture importée de pays dont la production n'entre pas en concurrence avec celle du manufacturier canadien; on enlève des droits qui ne nuisent pas, des droits qui n'offrent pas de protection. Secondement, nous avons enlevé la taxe de luxe sur le produit du manufacturier canadien, mais nous l'avons laissée là où la concurrence se fait sentir. Quand nous voulons mettre la protection en pratique, ne vaut-il pas mieux le faire honnêtement? Lorsque nous parlons de protection, nous devrions penser au tarif. Il vaudrait beaucoup mieux favoriser les industries canadiennes au lieu de les étouffer. Nous ferions aussi bien de ne pas nous tromper nous-mêmes et d'examiner un peu ce que nous faisons. Nous enlevons de l'automobile canadienne cette taxe de luxe; nous la maintenons contre les automobiles américaines et, ainsi, nous portons le tarif actuel de 20 p. 100 à 26 p. 100 et même plus. Cela est calculé sur le prix de gros de l'automobile de ce pays, de sorte qu'en réalité nous portons le tarif à 27 p. 100, si on tient compte de la taxe de luxe. Ainsi, nous avons une protection additionnelle de 7 p. 100, non sous le nom de protection, naturellement, non pas une protection que l'on peut trouver dans le tarif, mais d'une protection détournée au moyen d'un impôt d'accise, méthode d'impôt qui, dans le passé, n'avait pas pour but la protection, mais le revenu. De plus, nous perdons d'autres revenus à la suite d'une remise de 25 p. 100 sur les matières premières en certains cas et de la disparition totale des droits dans d'autres. Aujourd'hui, comme résultat, nous aurons une protection que je fixe à 30 p. 100 pour ce qui est des automobiles communes. J'admets qu'il est difficile

de faire le calcul exact, mais les chiffres ne donnent pas beaucoup moins de 30 p. 100. Quand je parle de protection, je veux parler de notre tarif de 20 p. 100 et de la taxe de luxe de 7 p. 100, soit 27 p. 100. En égalisant les chiffres du coût de production, on a le reste.

M. COOTE: Je n'ai pas compris ce que mon honorable ami voulait dire au sujet d'un impôt d'environ 7 p. 100. Sera-t-il assez bon d'expliquer cela?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il y a deux aspects à cette question. La protection peut être directe et honnête ou indirecte. Nous avons un droit direct de 20 p. 100 et nous avons un tarif indirect qui, sur la pleine valeur de l'automobile de $1,200, équivaudra à un autre droit de 7 p. 100 sous forme de taxe de luxe que paiera l'automobile importée des Etats-Unis, mais que ne paiera pas l'automobile fabriquée au Canada. Cela donne 27 p. 100. Quant à la différence entre 27 et 30 p. 100, ce n'est pas une question de protection dans un sens ou dans l'autre; c'est une question de réduction du prix pour le manufacturier, mais on fait cela aux dépens de la protection des autres, puisque nous avons une remise de 25 p. 100 sur certaines pièces importées et l'entrée en franchise pour d'autres pièces qui entrent dans la fabrication des automobiles. Je fais peut-être une faible erreur dans le calcul quant au 3 p. 100, mais on verra que le pourcentage est à peu près juste. D'un autre côté, je reconnais tout de suite que nous aurons des automobiles à meilleur marché; nous aurons une autre forte proportion des gens de ce pays qui seront en mesure d'acheter des automobiles. Nous augmenterons l'encombrement sur les routes et le reste, mais nous paierons davantage pour autres choses. Il faut prélever les impôts sur une chose ou sur l'autre; si vous soulagez quelqu'un, il vous fait en charger un autre.

M. GARDINER: Economisez.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député dit "économisez". Nous n'avons pas beaucoup d'aide de lui cette année pour l'étude des crédits. J'espère que ses sentiments vont changer et que nous pourrons compter sur lui plus tard. Dans tous les cas, nous aurons des automobiles à meilleur marché, et pour les gens qui sont intéressés à payer moins cher pour leurs automobiles, ce sera une source de satisfaction. Mais nous payons pour cela; nous payons par la diminution des recettes du pays; nous abandonnons un revenu sur lequel nous comptions. Nous avons devant nous un spectacle extraordinaire. Le Gouvernement présente ses propositions budgétaires; puis à nos questions le Gouvernement répond, non de semaine en semaine, mais de jour en jour, qu'il n'y aura pas de modifications; que le Gouvernement avait exposé ses projets et allait s'en tenir là. D'un autre côté, voici ces modifications; si nous pouvons tirer une leçon de tout cela, nous y gagnerons. Si cela nous fait comprendre le peu de foi que la Chambre et le pays peuvent avoir dans la parole du Gouvernement, peut-être toute cette agitation et ce désordre ne se seront pas produits en vain. Mes honorables collègues connaissent-ils rien de plus édifiant?

Je le répète,—mais je n'y compte absolument pas,—si l'expérience des deux derniers mois, ajoutée à l'expérience qu'a acquise le Gouvernement par la façon qu'il a manipulé les droits imposés sur les instruments aratoires, pouvait lui ouvrir les yeux et lui faire comprendre qu'il s'embarque dans des difficultés quand il coupe ici et là, et qu'il devrait savoir ce qu'il fait avant d'entreprendre quelque chose, toute l'agitation et le bruit des quelques dernières semaines ne se seraient pas produits en vain.

M. GARDINER: Avant la suspension de la séance, à six heures, le ministre a proposé un amendement au projet de loi. Il a aussi lu une lettre de l'association des fabricants d'automobiles, dans laquelle on promettait de réduire le prix de vente des voitures, si cette taxe était abolie. Je n'ai pas de raison de douter de la bonne foi de ces manufacturiers; mais je prie le ministre de me dire quelles mesures il a l'intention de prendre, si l'on ne réduit pas le prix comme on le promet dans cette lettre. L'honorable représentant d'York-Ouest vient de dire que l'abolition de cet impôt fera baisser les prix d'environ 7 p. 100. Je comprends que la taxe est imposée sur le prix de revient et que, si les manufacturiers tiennent leur promesse, ce n'est pas le fabricant qui profitera de ce dégrèvement de 7 p. 100, mais le consommateur. A mon sens, les critiques de mon honorable ami portent à faux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On impose la taxe de luxe sur le prix de revient des voitures fabriquées au Canada. Si l'on compare le prix de ces voitures avec celui des automobiles américaines, on verra que le chiffre que j'ai mentionné, c'est-à-dire 7 p. 100, est exact. Il y a une grande différence dans ce qui sert à évaluer cet impôt.

M. GARDINER: Si la taxe d'accise est imposée sur le prix de revient, il va sans dire qu'elle augmente le prix versé par le détaillant, qui doit réaliser un profit sur sa mise de

fonds, y compris l'impôt; de sorte que le consommateur doit verser 7 p. 100 de plus. Dans le cas des voitures de moins de $1,200, le consommateur devrait bénéficier de la réduction de 7 p. 100, si l'impôt est aboli. Le consommateur paie cet impôt de 7 p. 100 quand la voiture de moins de $1,200 est importée; mais il n'a pas à l'acquitter si l'automobile est de fabrication canadienne.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: D'accord.

M. GARDINER: Tout est bien, puisque nous nous entendons.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le consommateur économise ce 7 p. 100 dans le cas des automobiles achetées aux Etats-Unis. Il fait cette économie, non pas aux dépens du manufacturier canadien, mais du Trésor.

L'hon. M. BENNETT: L'autre soir, dans son discours relatif aux droits imposés sur les automobiles, le premier ministre a dit qu'il a répondu aux gens venus d'Oshawa pour rencontrer le Gouvernement en les renvoyant au chapitre 19 des *Actes des apôtres*. Quand, ce soir, j'ai entendu le ministre des Finances déclarer qu'il a changé d'avis, bien qu'il ait auparavant protesté énergiquement qu'il ne modifierait pas le budget et qu'il s'en tiendrait à sa première décision, je n'ai pu m'empêcher de penser à ce passage des Ecritures où est relaté l'incident du voyageur qui allait de Jérusalem à Damas, portant des lettres du grand prêtre. Mon honorable ami se rappelle qu'une lumière brillante apparut à ce voyageur, dont la conversion data de cet instant. Une voix se fit entendre: "Saül, Saül, pourquoi me persécutes-tu?" Pareillement les fabricants d'automobiles crient bien fort au ministre des Finances: "Pourquoi me persécutes-tu?" Et, après cette vision, Saül de Tarse est devenu l'apôtre Paul, ce Saül de Tarse qui lançait des pierres aux martyrs et qui dénonçait la protection et ses œuvres. Il y a quelque temps, il ne voyait que du mal dans les agissements de l'industrie persécutée; mais, étant devenu soudain l'apôtre Paul, il prêche cette grande vérité que l'ouvrier canadien doit avoir un emploi. Un honorable député conseille de l'appeler Paul le Protectionniste. Notre apôtre nouvellement converti comprend que l'industrie canadienne doit être protégée et c'est ce qu'il prêche ce soir.

Je félicite le ministre des Finances du nouveau rôle qu'il assume. Je le répète, Saül de Tarse est devenu l'apôtre Paul. Quelles excuses ne doit-il pas, non seulement à la Chambre, mais à lui-même? Je viens précisément d'envoyer chercher à la bibliothèque le livre auquel le premier ministre a renvoyé les représentants de l'industrie persécutée qui jeta les hauts cris devant lui et son collègue des Finances, et dans le passage qu'il a cité je ne trouve rien qui puisse aider à la solution de la question que nous étudions. Le livre raconte que les Juifs dénonçaient sa doctrine, consacrée par des miracles. Il m'est venu à l'idée que peut-être c'était là la pensée du premier ministre: il avait sans doute conscience du miracle de la conversion du Gouvernement. J'en félicite le premier ministre et son collègue. Seulement, monsieur le président, le pays mérite plus de félicitations. Il y en avait parmi nous de la gauche qui croyaient que la véritable armature de notre vie industrielle était menacée de destruction grâce aux propositions budgétaires présentées à cette Chambre par le Gouvernement,—propositions qui, d'après le ministre des Finances, étaient une façon d'accéder au sentiment qui se faisait jour dans tout le pays. Nous prétendions qu'il ne fallait pas céder à ce sentiment se manifestant dans tout le pays sans s'assurer qu'on s'appuyait sur de sains motifs d'ordre économique. Cependant, de jour en jour, de soir en soir, tout le temps que dura le débat sur le budget, de son siège le ministre des Finances déclarait avec certitude que les résolutions budgétaires ne seraient pas modifiées. Il en était venu à une conclusion si ferme que rien ne pouvait l'amener à changer. L'honorable député fut-il soudainement illuminé? Ou bien les jours où une brillante étoile éclairait sa voie sont-ils passés? Ce doit être cela. De deux choses l'une: ou il avait tort quand il a modifié le tarif comme il l'a fait mettant ainsi en danger l'existence des ouvriers canadiens, ou il avait raison d'en agir ainsi. S'il avait raison, alors il n'aurait pas dû céder à la pression faite sur lui, surtout après qu'il eut déclaré si catégoriquement ne devoir jamais céder. Nous de la gauche nous avons osé croire que le ministre des Finances finirait par se rendre.

Je suis désolé que le très honorable député qui dirige notre parti ne soit pas à son siège ce soir: il eût tiré beau parti de cette affaire. Nul n'oublie parmi nous que de jour en jour, chaque fois que la députation se réunissait, le chef de l'opposition demandait au ministre des finances s'il songeait à modifier sa politique. Pendant que mon honorable ami d'York-Ouest parlait, il y a un instant j'ai parcouru les pages des Débats et j'ai vu que MON très honorable chef avait été passablement tenace à renouveler sa question au ministre des Finances. A maintes et maintes reprises la question revint: "va-t-il y avoir des modifications?" Et quelle était la réponse? Le ministre des Finances déclarait avec une assurance imperturbable qu'il n'y aurait pas de modifications,

sauf sur des questions de procédure. Il se pourrait, disait-il, qu'il y eût de petites modifications sur des matières de peu d'importance, mais qu'il n'y en aurait pas du tout quant au principe. Maintenant parlons donc des honorables députés progressistes. Que dire des honorables députés de la Saskatchewan qui, il y a quelques jours, tapaient si fort sur leurs pupitres? Où en sont maintenant ces honorables députés? Où est le jeune député de Moose Jaw (M. Ross), qui voyait dans cette réduction des droits sur les automobiles une nouvelle étoile au firmament douanier? Où est l'honorable député de Yorkton (M. McPhee), qui ne se contente pas seulement de tapoter son pupitre mais qui fit aussi un discours plein de véhémence? A-t-il oublié ses remarques très bruyantes au sujet du crime affreux d'être un jeune homme? Où en sont maintenant tous ces honorables députés? Et quand je regarde le chef du parti progressiste que j'aperçois son sourire bénin et si calme, je me rends compte qu'une fois de plus, pour l'amour de son parti, il s'est rallié à la mesure qui est maintenant présentée. Mais elle a son bon côté, j'en conviens. L'autre soir, le ministre des Douanes a essayé de venir au secours du ministre des Finances en présentant sa petite mesure pour améliorer le sort des fabricants, mais s'apercevant que la Chambre n'était pas portée à lui faire un très bon accueil, il la retira. On la réserva pour faire l'affaire du ministre des Finances. Il avait à choisir et c'était sérieux. Il me fait plaisir de dire qu'il préfère ce qui allait profiter aux ouvriers canadiens au lieu de se rallier à la vieille politique d'expédients des honorables députés progressistes. C'est mon avis que sous ce rapport tous les Canadiens ont lieu d'être fiers de cette attitude. Cela rejouit même le cœur de l'honorable député de Maple-Creek (M. Spence), qu'il fut bouleversé au sujet des droits sur l'acier, au point d'envoyer un avocat comparaître devant la commission du tarif. Lui aussi exulte en constatant que la demande des ouvriers canadiens a été entendue. Il y a lieu de se réjouir que le ministre des Finances ait entendu ces revendications; et nous accueillons tous avec plaisir sa conversion. Vous vous en souvenez, il n'y a pas que les compatriotes de Paul qui se réjouirent de sa conversion; il y eut aussi les Gentils; et c'était sa joie d'avoir été envoyé enseigner l'Evangile non seulement aux Juifs mais aux Gentils. Nous, de la gauche, manifestons donc notre joie de la conversion du ministre des Finances. C'est un spectacle propre à faire la joie non seulement du parti conservateur, mais de toute la population du pays en général.

Ces jours passés presque tous les députés siégeant à la gauche de l'Orateur ont exposé de leur mieux l'effet futur du dégrèvement sur les automobiles. L'autre soir, je me suis aventuré à indiquer, par exemple, la répercussion des réductions de droits sur l'industrie des instruments agricoles. On a révoqué en doute quelques-uns de mes chiffres. Je constate, en consultant l'annuaire du Canada, et le bulletin du Bureau des Statistiques, que tandis qu'en 1919 il y avait 88 établissements, en 1923 leur nombre n'était plus que de 67, et de 63 en 1924. En 1919, le nombre des employés était de 11,036, en 1923, ce chiffre avait décliné à 7,792, et, en 1924, encore davantage, à 6,700. La valeur des produits était d'environ 37 millions en 1919 et, en 1923, elle avait diminué à 36 millions, et, en 1924, elle était à peu près la même. On a trouvé à redire à mes chiffres touchant les importations, et cependant je constate que, pour les onze mois se terminant en février 1925-1926, nous avons importé en franchise pour $1,786,703 de fer et d'acier laminés, pour la fabrication d'instruments et de machines agricoles auparavant fabriqués au Canada par des Canadiens. C'est cet état de choses précisément qui rend les affaires si incertaines au pays. C'est cette situation durant depuis six semaines qui fait hésiter les hommes d'affaires à placer des fonds dans de nouvelles entreprises. Ils se demandent quelle industrie sera la prochaine victime et, quand elle aura été frappée, si le ministre des Finances se laissera convertir encore. Vous ne pouvez pas avoir des conversions tous les jours. Il en est comme de raison qui croient qu'il est toujours un espoir d'atteindre le pêcheur et de le convertir. Mais il vaut mieux ne pas encourir cette incertitude relativement au tarif.

Je le demande à mon honorable ami le ministre des Finances: que voulait-il dire quand il a répondu au très honorable chef de mon parti que son exposé budgétaire ne subirait pas de modification essentielle? Etait-il sincère, oui ou non? S'il était sincère, confesse-t-il maintenant son erreur? Ou avait-il raison, et a-t-il depuis cédé à une pression? S'il avait tort, il devrait être prêt à dire: "Nous avons entrepris de réduire le tarif à un point qui entraînait le chômage des ouvriers canadiens, qui signifiait la ruine de l'industrie canadienne, et, ayant constaté cela, nous revenons vers l'Assemblée confesser notre tort." Voilà comment il devrait agir. Mais comment agit-il, ce soir? Je prétends d'abord que tous les députés devraient avoir l'occasion d'étudier l'amendement. Il devrait être imprimé et entre les mains de chaque député pour qu'il en comprenne le sens. Nous ne pourrons pas avant demain l'étudier dans les Débats.

Quels est le sens de cet amendement? Si je le comprends bien, il signifie que dans le cas d'une automobile importée des Etats-Unis, une taxe de 5 p. 100 est prélevée sur le droit aussi bien que sur le coût. C'est-à-dire, si vous achetez une voiture pour $700 à Détroit,—question que mon honorable ami de MacLeod (M. Coote) avait coutume de traiter si longuement et avec tant de science, —vous paierez un droit qui est maintenant de 20 p. 100, selon moi, c'est-à-dire $140, ce qui donne un total de $840, puis sur cela, une taxe de 5 p. 100, ou $42, ce qui fait un total de $882 pour cette voiture de $700 achetée à Détroit. Voilà le mal que l'honorable député de Macleod avait coutume de dénoncer. Moi, comme d'autres collègues, je regardais le droit comme trop élevé, mais ce que devrait être le dégrèvement, ni moi ni aucun collègue n'étions en mesure de le dire. Pourquoi? Parce que le principe de la protection a des répercussions si lointaines que si vous lui portez atteinte à un point, vous pouvez déranger d'autres industries dans les régions plus éloignées du pays, comme c'est arrivé à propos du dégrèvement sur les instruments agricoles. Quelle est la compensation? L'élimination de la taxe sur les ventes de l'automobile fabriquée au Canada, de sorte qu'une voiture canadienne coûtant $900, qui coûterait $945 avec le droit, coûtera maintenant $900. Telle est la situation. En d'autres termes, il y aura un droit de 5 p. 100 sur la voiture, et un droit supplémentaire de 5 p. 100 sur la voiture et le droit. Le droit est de 20 p. 100. Cinq p. 100 sur 20, c'est un. Donc, au lieu d'un dégrèvement de 15 p. 100, la réduction est de 5 p. 100, et 5 p. 100 seulement. Voilà ce qui arrive. Qu'il n'y ait pas de malentendu à ce sujet. Il y a un droit de 6 p. 100, car la taxe sur les ventes de 5 p. 100 est maintenue sur la voiture américaine, et le 6 p. 100 est prélevé sur le droit aussi bien que sur le prix de l'automobile. Le droit étant de 20 p. 100, 5 p. 100 de 20 est 1, et 5 et 1 font 6. Donc, le droit que cette résolution impose sur les voitures américaines est de 6 p. 100. Donc, le dégrèvement de 15 p. 100, annoncé d'un bout à l'autre du pays, est maintenant réduit à 9 p. 100. Je veux que mon honorable ami de Macleod se rende compte de cela, que le droit est de 9 p. 100, non de 15 p. 100. Tels sont les faits.

Pour ma part, je suis très heureux que le ministre des Finances ait agi ainsi à la lumière des connaissances qu'il a acquises depuis le dépôt du budget. Nous savions que cela viendrait et il est bien convaincu maintenant qu'une diminution de 15 p. 100 du droit de douane ruinerait l'industrie canadienne de l'automobile. C'est l'une de nos plus importantes industries. L'examen des statistiques m'a surpris, je ne croyais pas aussi considérable la main-d'œuvre employée et le chiffre d'affaires de cette entreprise, qui depuis quelques années, s'est développée énormément. Je ne reviendrai pas sur ce point déjà bien connu de la Chambre. N'oublions pas cependant que les propositions douanières de ce Gouvernement, — le ministre des Finances lui-même a pu le constater au cours de ses enquêtes,—ont nui à l'industrie canadienne et aux ouvriers canadiens, et que neuf fois sur dix, l'on a dû les modifier avant qu'elles deviennent loi. Tout le monde dans cette Chambre et dans le pays se réjouira du changement d'opinion de l'honorable ministre. Nous lui avions dit qu'il devrait en venir là. Le très honorable chef de l'opposition le lui a fait remarquer. Vous n'oserez pas détruire cette industrie, disait-il, et vous devrez donc modifier vos vues avant la fin de ce débat. Non, je ne crois pas qu'un ministre des Finances ou un gouvernement oserait ruiner cette entreprise, et c'est pourquoi nous avons ce soir cet amendement qui la sauve. Sans ce droit de 6 p. 100, la fabrication canadienne des voitures de $1,200 et moins cesserait immédiatement, parce que leur importation reviendrait à meilleur marché. Les fabricants l'ont dit à mon honorable ami, leurs journaux l'ont publié, cela est connu dans tout le pays maintenant, et le Gouvernement a eu le courage de donner signe de repentir, pour employer le langage biblique qu'affectionne le premier ministre. Et la preuve du repentir se trouve dans le fait que cette diminution de droit de 15 p. 100 tant proclamée par tout le pays, se résume à une diminution de 9 p. 100. Au lieu de 35 p. 100, le droit se trouvera maintenant de 26 p. 100, soit 20 p. 100 sous forme de droit de douane et ce 6 p. 100 supplémentaire, sans compter le drawback. Pourquoi ne pas y aller franchement et avouer qu'en voulant dégrever de 15 p. 100 le droit sur les automobiles, vous vous trompiez et que vous êtes obligé de ramener votre diminution à 9 p. 100?

Mais ce n'est pas tout. En plus de cela, il y a les déductions; que représentent-elles? Je n'ai ni la compétence, ni les renseignements pour les préciser, mais d'après ce que je comprends en lisant le hansard, je ne crois pas exagérer en disant qu'elles s'échelonnent entre 1½ et 3 p. 100, ce qui revient sûrement à un minimum de 2 p. 100. Mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances (l'honorable sir Henry Drayton) qui suit ces questions, dit 3 p. 100. Alors, à quoi cela revient-il? De cette diminution de 15 p. 100, publiée aux quatre coins du pays, il ne reste plus, ce 6 p. 100 et ce 3 p. 100 déduits, qu'un dégrèvement de 6 p.

100 (*Exclamations*). Ne nous y méprenons pas, et pour cela refaisons le calcul soigneusement. Lors de l'exposé budgétaire, le droit était de 35 p. 100, on le diminua de 15 p. 100, il restait donc de 20 p. 100. La semaine dernière, vous avez ajouté une remise, laquelle représente un autre 3 p. 100, et ce soir nous ajoutons encore 9 p. 100. En sorte que, en soustrayant les deux, il se trouve que la diminution de 15 p. 100 tombe à 6 p. 100. Voilà toute l'affaire. Eh bien, ayons le courage de le dire franchement au peuple.

Des VOIX: Très bien, très bien.

L'hon. M. BENNETT: J'entends la voix de la Saskatchewan! Je vous vois partant en clamant au ciel que vous avez abaissé de 6 p. 100 le droit sur les automobiles. En êtes-vous si certains? Prenez garde que les déductions n'aient pour effet, comme cela est possible, de ramener cette diminution à 5 p. 100. Et puis, comme on l'a fait remarquer, il y a la perte de revenu. L'on a dit tout à l'heure qu'elle représenterait $2,900,000. L'année auparavant, elle était de $1,750,000, de sorte que voilà tout près de 3 millions perdus pour le fisc. Le montant ne sera peut-être pas aussi considérable cette année si ces chiffres ne représentent le maximum. Mais il faut des revenus, le ministre des Finances nous le disait l'année dernière, et n'oubliez pas que les 5 millions pour le crédit agricole, les 5 millions pour les pensions du vieil âge, les 3 millions pour le chemin de fer de la baie d'Hudson représentent autant à payer par le contribuable, que se soit sous la forme de taxe sur les automobiles ou d'un autre impôt, et qu'il faut payer.

Puis me plaçant du point de vue de mon honorable ami, ne serait-il pas mieux encore de parler ouvertement au contribuable? "Nous vous avons promis que nous réduirions de 15 p. 100 le droit sur les automobiles, mais lorsque nous avons constaté que le sentiment était un pauvre conseiller dans les questions économiques et que les faits sont un guide beaucoup plus sage nous avons changé d'idée, et, au lieu de 15 p. 100, nous avons décidé qu'une diminution de 6 p. 100 serait préférable. Et même, nous ne sommes pas encore très sûrs; ce serait peut-être mieux 5 p. 100, selon les drawbacks." Pourquoi ne pas l'avouer franchement? Comment donc! monsieur l'Orateur, sur chaque article du tarif touché par le Gouvernement pour des raisons sentimentales, la même chose que ce soir s'est répétée. Mon honorable ami suggère que cela est dû à une question de votes et non de sentiment. Eh! bien, le peuple dupé finira par ouvrir les yeux. Prenez les bouteilles à lait; vous vous rappelez ce que le Gouvernement devait faire en 1922. Le droit était alors de 20 p. 100, 30 p. 100 et 32½ p. 100. Il l'a réduit à 15 p. 100, 25 p. 100 et 27½ p. 100. En 1922, nous avons importé pour une valeur de $12,658 de bouteilles à lait, mais l'an dernier, en onze mois, nos importations ont été de $36,904. Qu'est-ce que cela signifie? Cela veut dire moins de travail pour les fabriques de verre du Canada, moins d'emplois pour nos ouvriers et plus d'impôts pour ceux qui sont restés au pays parce que les autres sont allés se chercher du travail à l'étranger. Prenez les boîtes à lait en fer-blanc et les ustensiles de cuisine en fer-blanc. Le droit a été réduit, en 1922, de 15 p. 100, 22½ p. 100 et 25 p. 100 à 12½ p. 100, 17½ p. 100 et 20 p. 100. En 1922, nous avons importé pour une valeur de $11,135 de ces articles alors que durant onze mois, l'an dernier, nos importations se sont montées à $60,517. En d'autres termes, nous avons acheté $50,000 de nouvelles marchandises que les ouvriers des pays étrangers ont fabriquées tandis que les nôtres étaient inoccupés. Prenez l'article suivant: les produits estampés et collés. Quel a été le résultat du changement du droit en 1922? Cette année-là, nous avons importé pour une valeur de $868,286 de ces articles, alors qu'en onze mois, en 1925-1926, nos importations ont été de $1,634,876.

Passons aux tissus de coton non blanchis; en 1921-1922, le droit a été réduit de 15 p. 100, 22½ p. 100 et 25 p. 100 à 12½ p. 100, 22½ p. 100 et 25 p. 100. En 1921-1922, nos importations se sont chiffrées à 6,908,551 verges, mais, durant onze mois, l'an dernier, nous avons importé 18,744,723 verges de ce produit.

Sur les tissus de lin non blanchis le droit a été réduit, le 24 mai 1922, de 15 p. 100, 22½ p. 100 et 25 p. 100, à 12½ p. 100, 22½ p. 100 et 25 p. 100. En 1921-1922, nous avons importé 1,545,050 verges, alors qu'en onze mois, en 1925-1926, nos importations ont été de 2,087,658 verges, et l'année antérieure, de 2,524,701 verges.

Sur les harnais et la sellerie, le 24 mai 1922, le droit a été diminué de 20 p. 100, 27½ p. 100 et 30 p. 100 à 17½ 100, 25½ p. 100 et 30 p. 100. En 1921-1922, nos importations se sont chiffrées à $89,395, et durant les onze mois de 1925-1926 à $286,112.

Cela veut dire qu'il y a eu une diminution d'autant de cuir fabriqué au Canada; que d'autant moins de tannage a été fait au pays; qu'il y a eu d'autant moins de travail dans nos manufactures et moins d'emploi. Cette main-d'œuvre a été donnée aux étrangers. Telle a été l'historique du tarif des honorables députés de la droite.

Nous avons de plus les faux-cols en coton, lin, et le reste, et les incubateurs et les éleveuses à poussins, dont nous avons tant entendu parler. Le tarif a été changé en 1924 de 20 p. 100, 27½ p. 100 et 30 p. 100 à 10 p. 100, 15 p. 100 et 15 p. 100. En 1922-1923, nous avons importé pour une valeur de $93,549 d'incubateurs et d'éleveuses, tandis que, durant les onze mois de 1925-1926, nos importations se sont montées à $156,868. Tels sont les faits.

Un célèbre écrivain a dit que l'histoire du libéralisme est celle de l'expérimentation, et je ferai observer que quoi que l'on ajoute, la nature au moins est tory,—elle procède par évolution et non par révolution. Les oppositionnistes comprennent que les expériences qui ont été tentées au sujet des droits douaniers du pays, touchant les incubateurs, le verre, les tissus de coton, les lainages n'ont eu pour résultat que d'augmenter le chômage au Canada et accroître le travail à l'extérieur, ont favorisé les importations et diminué la production. La population n'est guère stable. Ce qui est arrivé est tel que je l'ai indiqué, et tout Canadien sérieux qui lira mes observations demain matin se rendra compte que le Gouvernement, après des semaines d'incertitude, après avoir résisté durant ce temps à ses propres opinions, et malgré tous les efforts passés de gens sérieux pour le persuader, a fini par se laisser convaincre. Il a compris enfin que l'industrie canadienne est préférable pour le Canada à l'industrie américaine. Il voit qu'il vaut mieux que des milliers d'hommes et de femmes travaillent dans les manufactures du pays, à Toronto, Oshawa, Windsor et Ford plutôt qu'à Chicago, Détroit et Cleveland. Je demande alors au ministre de protéger non seulement cette industrie en particulier mais les autres qu'il a ruinées. Ramenez l'activité dans les ateliers de la province d'Ontario dont les portes sont maintenant fermées et renoncez à ce fétiche auquel vous avez si longtemps payé le tribut parce que vous étiez forcé de le faire par vos amis, les progressistes. Le moment est venu où vous n'êtes plus obligés de ployer le genou devant les dieux étrangers et, nous le savons fort bien, qu'aux yeux du ministre des Finances, ce sont là des dieux étrangers. Son dieu, cela va de soi, c'est le dieu de la protection pour les industries canadiennes, tandis que le dieu étranger devant lequel il a été forcé de ployer le genou depuis quelques semaines, c'est le dieu du sentiment que manifestent mes honorables amis du groupe progressiste, qui tiennent la balance en Chambre. Voilà quelle est la situation et, pour ma part avec nombre d'autres de mes collègues, je me réjouis que Paul de Tarse soit devenu Paul l'apôtre. J'ai la conviction que nous avons tous tiré profit à lire le passage de l'Evangile auquel le premier ministre a fait allusion; cependant nul d'entre nous n'en a tiré un plus grand bénéfice que son collègue, le ministre des Finances. Mon honorable ami, après avoir lu l'histoire que j'ai citée au début de mes remarques touchant le voyage de saint Paul de Jérusalem à Damas et comment le futur apôtre fut ébloui par une grande lumière et se convertit généreusement, a trouvé lui aussi le chemin de Damas. Après avoir suivi des sentiers tortueux et accompli une tâche incessante au cours des six dernières semaines, mais cependant en se tenant toujours le visage tourné du côté de la lumière, bien qu'aveuglé parfois par les schibboleths de ses associés du groupe agraire, le visage, dis-je, toujours tourné vers le soleil, le ministre des Finances a vu enfin la lumière; nous avons assisté à cette grande conversation qui nous permet de saluer du titre de Paul, l'apôtre de la protection et de l'ouvrier canadien.

M. GARDINER: Les renseignements que mon honorable ami vient de donner sont-ils de même nature que ceux qu'il a fournis à la Chambre, il y a quelques temps, alors qu'il a affirmé que la compagnie Massey-Harris employait un plus grand nombre d'ouvriers dans ses établissements des Etats-Unis que dans ceux du Canada? Or, il est établi que cette compagnie emploie 800 ouvriers dans ses fabriques de Batavia contre 4,000 dans ses établissements du Canada.

L'hon. M. BENNETT: Je n'ai jamais fait pareille assertion. Je n'ai jamais dit que cette compagnie emploie un plus grand nombre d'ouvriers aux Etats-Unis qu'au Canada. J'ai déclaré cependant, que les établissements de la compagnie au Canada sont devenus tout simplement des ateliers d'assemblage. Je demanderai à l'honorable député d'Acadia de serrer la vérité d'un peu plus près lorsqu'il se permet d'attirer l'attention de la Chambre sur les observations du représentant de Calgary-Ouest.

L'hon. M. ROBB: Je répondrai d'abord aux remarques du dernier orateur. Il m'a semblé que si mon honorable ami de Calgary-Ouest était aussi versé dans les récits évangéliques qu'il l'est dans le droit constitutionnel et la procédure parlementaire établie par Gladstone et Disraëli, il n'aurait pas eu besoin d'envoyer chercher la bible à la bibliothèque. Je n'ai rien à redire contre la citation qu'il a faite, sauf en ce qui regarde l'application qui est absolument erronée. De fait, nous avons prouvé, au cours tant des

sessions précédentes que de la présente, que le peuple canadien s'adressait depuis longtemps aux manufacturiers d'automobiles en disant: "Jusques à quand me persécuterez-vous?"

M. ROSS (Kingston): Vous faites erreur.

L'hon. M. BENNETT: Je ferais peut-être mieux de passer la bible au ministre. Il pourrait peut-être lire les permiers versets où Paul ne respire que menaces et massacres.

L'hon. M. ROBB: Depuis quelques années, on a soutenu que les princes de l'industrie de l'automobile au Canada ont persécuté le peuple en lui vendant leurs voitures plus cher qu'ils ne le faisaient aux Etats-Unis. Or, je m'en tiens aux déclarations que j'ai faites dans mon exposé budgétaire, savoir que la réduction des droits est de 15 p. 100 sur les voitures de $1,200 et moins et de 7½ p. 100 sur les autres. Et cette assertion est tout aussi exacte maintenant qu'elle l'était le 15 avril dernier, à l'époque du dépôt du budget. Sur une automobile des Etats-Unis importée au Canada, le douanier exigera le paiement des droits de 15 p. 100 moins élevés qu'auparavant; les droits à acquitter seront de 20 p. 100 au lieu de 35 p. 100 qu'ils étaient avant cela.

L'hon. M. MANION: La différence sera versée plus tard au pays.

L'hon. M. ROBB: Cela ne fait aucune différence, peu importe l'endroit où les droits seront acquittés. Mes honorables amis de Calgary-Ouest et de York-Ouest ont oublié que j'ai sous la main une lettre des manufacturiers d'automobiles du Canada garantissant qu'ils feront bénéficier le peuple canadien de cette réduction et que l'acheteur d'une voiture canadienne profitera de cette diminution toute entière en ce qui regarde la taxe d'accise. Mon honorable ami de York-Ouest (sir Henry Drayton) nous a accusés de répéter relativement à l'industrie de l'automobile le même gâchis que nous avons fait en ce qui regarde l'industrie des instruments aratoires En réalité, c'est un compliment qu'il nous fait puisque les manufacturiers de machines agricoles sont en meilleure situation qu'ils ne l'étaient avant le remaniement du tarif douanier, si l'on en juge par les bilans financiers qu'ils ont présentés à leurs actionnaires. Je le répète, nous avons la promesse de l'association des manufacturiers d'automobiles du Canada, de tous jusqu'au dernier,—on pourra lire le document dans le Compte rendu des débats demain matin,—qu'ils feront bénéficier l'acheteur canadien de cette réduction de la taxe d'accise. Or, je leur donne avis, en présence de mes honorables amis, que s'ils ne respectent pas cette entente, nous trouverons le moyen de les forcer à le faire sans quoi ils devront subir la concurrence du monde entier. Je ne vois pas ce que je pourrais encore ajouter sur ce sujet. Il semble que tout le monde serait satisfait de ces réductions en vue du fait qu'on va les faire passer au consommateur.

Bien que je ne désire nullement présenter un autre discours du budget, ou entamer une autre discussion générale du tarif,—ce n'est pas le tarif douanier qui est maintenant sur le tapis; cette question est réglée,—je ne voudrais pas reprendre mon siège sans répondre aux observations de l'honorable député de Calgary-Ouest touchant les réductions que le Gouvernement a faites dans les droits sur les bouteilles à lait, le verre, les tissus de coton et autres produits. La "Dominion Glass Company" qui fabrique des bouteilles à lait est aujourd'hui dans une meilleure situation que lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir. Elle déclare de meilleurs dividendes et emploie plus d'ouvriers. Certaines filatures de coton du pays travaillent nuit et jour et toutes travaillent à leur plein rendement. Si mon honorable ami de Calgary-Ouest veut bien consulter le *Financial Post* de la semaine passée, il verra que la compagnie Penman se prépare à séparer un autre gâteau entre ses actionnaires pour utiliser ses surplus de bénéfices. Quant à la Dominion Textile, mon honorable ami me dira, qu'elle ne paye que 5 p. 100 de dividendes, mais, il y a trois ans, elle aussi a partagé un gâteau en divisant ses actions par trois et, au lieu de payer 5 p. 100, c'est en réalité 15 p. 100, cependant que ses surplus sont plus élevés que l'année précédente. C'est la situation de l'industrie en général dans tout le Canada.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami ne prétendra pas sérieusement que le fait d'imposer cette taxe aux fabricants américains et d'en exempter les fabricants canadiens ne sert pas à la protection des industries canadiennes. Il comprend parfaitement, comme tout le monde le fait, que vous pouvez taxer à l'avantage du producteur du pays sans toucher au tarif et complètement en dehors de lui. Il le sait bien. Prétend-il qu'une prime n'aide pas le manufacturier? Dira-t-il que ce n'est pas une forme de protection et l'une des plus efficaces qu'on puisse trouver? Il est inutile de prétendre que la protection accordée aux fabricants canadiens n'a pas été augmentée par cette résolution. Mon honorable ami sait que c'est pour cela et pour cela

uniquement qu'on l'a présentée. Il déclare que c'est un compliment de dire que la même chose que ce qui s'est produit ici s'est aussi produite relativement aux instruments aratoires. Pourquoi est-ce un compliment? Nous touchons des revenus que nous avons perdus. Nous avons dû modifier d'autres taxes relativement à l'agriculture. Il nous a fallu supprimer la taxe des ventes. Nous accordons des concessions se montant à des centaines de mille dollars afin d'en arriver à ce qui s'est accompli relativement à l'industrie des automobiles et, encore aujourd'hui, nous faisons des concessions de centaines de mille dollars, de millions, afin de rendre sa place à l'industrie de l'automobile. Et vous lui rendez cette place de la même manière, soit en lui donnant des matières premières en franchise, soit en accordant des rabais, soit en l'exemptant de la taxe de luxe, ou autre chose de ce genre; l'effet est le même que si vous rétablissiez les droits. Mon honorable ami doit le savoir.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami oublie de nouveau que j'ai fait insérer au hansard une lettre par laquelle les fabricants canadiens d'automobiles consentent à faire passer cette réduction aux acheteurs d'automobiles du Canada. En présentant cette mesure, j'ai dit qu'après examen sérieux, nous avions constaté que les fabricants d'automobiles souffraient d'un désavantage au sujet du commerce d'exportation. Ils étaient désavantageusement placés dans les autres pays, parce qu'on leur demandait des droits sur la juste valeur du marché dans le pays d'origine. C'est dans leur intérêt de réduire le prix au Canada, parce que, si 40 p. 100 de leurs produits vont dans les autres pays, leur prix pourra mieux soutenir la concurrence. Je ne veux pas faire de reproches à mon honorable ami, mais pourquoi trouve-t-il à redire parce que j'apporte certains amendements à mon budget? J'ai dans la main de quoi prouver que, dans certaine circonstance, il a lui-même apporté vingt-cinq modifications à son propre budget. S'il veut bien feuilleter le budget de cette année il verra, à la page 60, que nous consacrons $1,690,000 à corriger,—je ne dirai pas des erreurs,—mais certains des griefs que l'industrie canadienne a contre le Gouvernement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis heureux de voir le ministre faire allusion au sujet. Je n'étais pas à la Chambre quand la question s'est présentée. Mon honorable ami parle maintenant de remboursements de la taxe de luxe à l'époque où cette taxe a été supprimée. Tout ce que je puis dire c'est que la question a été prise en considération quand son prédécesseur, M. Fielding, avait le portefeuille des Finances. Il a dit qu'il avait examiné ce qui avait été fait par son prédécesseur au ministère des Finances quand on lui a demandé de faire la même chose, et il a refusé. On a ramené la question l'année suivante, et on a fait la même chose. On l'a ramenée quand mon honorable ami détenait le portefeuille et il a pris la même attitude que son prédécesseur. Veut-il le nier? C'est impossible. Il adopte exactement la même attitude, c'est-à-dire qu'on a fait ce qu'il fallait.

La même chose s'est représentée l'an dernier. J'ai dit que je ne m'opposais pas à ce qu'on projetait de faire à cet égard et j'ai présenté un mémoire de ce qui avait eu lieu à ce sujet. Le ministre m'a répondu qu'on n'avait rien fait. Cette année, j'ai tout d'abord approuvé la proposition, parce que durant la dernière lutte électorale les marchands que cette remise intéresse avaient eu la promesse, non pas du ministre, mais d'autres membres du Gouvernement que cette taxe leur serait remboursée. On le leur refusa après les élections sous prétexte qu'aucun crédit n'avait été voté pour cela et qu'il fallait faire certaines propositions. Ils sont venus me voir et je leur ai dit: "Puisque vous avez cru à tort qu'on pouvait se fier aux déclarations des gouvernements, j'appuierai votre demande. Mais si l'on veut aujourd'hui prétendre qu'il s'agissait simplement de faire ce que j'aurais dû accomplir moi-même, je répondrai que sur ce point j'ai eu l'appui de l'honorable ministre et de M. Fielding. La mesure prise cette année n'était que la réalisation des promesses faites par le Gouvernement avant les élections dans un but politique."

L'honorable ministre dit que je ne tiens pas compte du 7 p. 100 mentionné dans la lettre. Certes oui, j'en tiens compte. Tout le monde sait qu'on a toujours ajouté le plein montant de cette taxe au prix de revient de la machine. C'est toujours ce qui se fait: le prix de fabrique plus les frais. Je voudrais bien savoir ce qui se ferait, si l'on n'enlevait pas cette taxe maintenant. Bien entendu, elle sera enlevée; mais va-t-on oser prétendre, d'autre part, qu'en imposant au concurrent américain cette charge de 6 ou 7 p. 100,—peu importe le chiffre,—dont on libère l'autre, cela ne constitue pas une protection? C'est un genre de protection très efficace. Effectivement, c'est mieux pour les commerçants. D'après moi, ceux-ci se trouvent aujourd'hui en meilleur posture et mieux à l'abri qu'ils ne l'étaient avant le dépôt de ces résolutions.

M. COOTE: Je ferai remarquer au ministre des Finances qu'il est injuste de demander au comité d'adopter un long amendement comme celui qu'il a présenté, sans que les membres de la Chambre aient eu l'avantage

de le lire. En écoutant l'honorable député de Calgary-Ouest nous raconter comment Paul de Tarse était devenu Paul l'Apôtre, je pensais qu'il serait bon de rappeler ce passage du Nouveau Testament où le Christ relate l'histoire du juge et de la veuve importune. Ceux d'entre nos collègues qui connaissent le Nouveau Testament se rappellent que le juge donna raison à cette femme, non pas parce qu'il considérait sa cause juste, mais parce qu'elle l'importunait tellement de ses continuelles demandes qu'il préférait lui accorder ce qu'elle voulait pour s'en débarrasser? Dans l'occurrence le juge est représenté par le ministre des Finances et la veuve importune, c'est,—je ne suis pas sûr, mais je le pense bien,—quelque agent supérieur des fabricants d'automobiles, appuyé par le groupe conservateur de la Chambre.

On a fait beaucoup de bruit ici, ce soir, au sujet de la malheureuse situation dans laquelle se trouvent les ouvriers et l'on a parlé de la destruction de l'industrie automobile au Canada. Or, voici quelles sont les réductions de prix effectuées par la maison Ford à la suite de la récente diminution des droits de douane:

Tourisme	$25
Runabout	15
Routière de sport	30
Coupé	40
Tudor	45
Fordor	45
Voiture de livraison légère	20
Châssis	30
Camion	40

M. CAHAN: Sont-ce les prix de gros ou de détail?

M. COOTE: Les prix de détail, transport et taxes en sus. La plus petite réduction est de $15, la plus grosse, $45. Le prix de la voiture de tourisme, qui est la voiture populaire, est diminué de $25, de sorte que j'ai lieu de supposer que la diminution ne dépassera pas en moyenne $30. Je ne sais pas exactement combien il s'est vendu de voitures Ford, l'an dernier, mais je crois comprendre que le nombre était inférieur à 50,000. A raison de $30 par voiture, cela ferait une diminution de $1,500,000 dans les recettes de la compagnie. D'après le *Financial Post,* les recettes nettes de la compagnie Ford ont ateint, l'an dernier, $6,131,352. En déduisant $1,500,000, il lui resterait encore un bénéfice de $4,631,000, malgré la réduction des prix.

M. ROBINSON: L'honorable député doit se rappeler qu'au début de l'année la compagnie Ford avait réduit considérablement les prix de toutes ses voitures. Elle les avait mis aussi bas que possible. L'honorable député devrait le signaler.

M. COOTE: Je regrette de ne pas avoir les anciens prix. Je pourrais montrer que malgré tout, la compagnie Ford aura un bénéfice suffisant pour verser un joli dividende sur son capital de 7 millions, lequel a été constitué, sauf $125,000, par les recettes. Etant donné ces chiffres, quelle raison peuvent avoir certains honorables députés de se plaindre à ce point du tort que l'on ferait aux industries canadiennes, et pourquoi, demanderai-je au ministre, faudrait-il accorder à ces gens la somme supplémentaire de protection qui, d'après les calculs de l'honorable député de Calgary-Ouest, s'élève à 6 p. 100? C'est chose que je ne m'explique pas. Sans doute, je suis bien aise de voir que le public puisse se procurer des automobiles à meilleur compte mais je ne veux pas priver le trésor public d'un million et demi ou de deux millions de revenus. Comme je l'ai dit lorsque j'ai pris la parole la première fois, il s'agit ici d'un amendement d'une certaine longueur; les députés n'ont pu l'examiner, et je ne vois pourquoi on ne leur en laisserait pas l'occasion.

Un mot seulement au sujet de cette question des taxes d'accise. On me dit qu'à l'heure actuelle les fabricants acquittent cette taxe d'accise sur le prix de gros de l'automobile, mais qu'ils la perçoivent de l'acheteur sur la valeur au détail. D'après la déclaration que l'on voit à la page 15 de la brochure de la compagnie Ford, cette dernière n'acquitte la taxe que sur 75 p. 100 du prix de détail de l'automobile. C'est une question que je voudrais adresser directement au ministre des Finances. Est-ce que les fabricants d'automobiles vendront ces voitures à leurs clients moins la taxe d'accise de 5 p. 100 ou ne retrancheront-ils du prix que 5 p. 100 du prix de gros? Il y a un écart de 1¼ p. 100 entre ces deux manières d'acquitter la taxe. J'aimerais aussi à savoir deux autres choses du ministre, avant de renprendre mon siège. Pourquoi ne laisserait-on pas le comité examiner cette proposition d'amendement avant que nous l'adoptions, et sur quoi les fabricants d'automobiles se fonderont-ils pour épargner cette taxe d'accise,—sur le prix du gros de l'automobile ou sur sa valeur marchande au détail?

L'hon. M. ROBB: Ils acquittent la taxe sur le prix du gros.

M. COOTE: Le ministre entend-il dire qu'ils continueront d'exiger de nous le 1¼ p. 100 qui constitue l'écart entre 5 p. 100 sur le prix du gros et 5 p. 100 sur le prix de détail? Je crois savoir qu'à l'heure actuelle c'est ce qu'ils font et qu'ils encaissent cette différence

L'hon. M. ROBB: Mon collègue, le ministre des Douanes, qui est chargé de la perception de cette taxe, me dit que c'est la taxe que le marchand paye au fabricant.

M. EVANS: Si nous devons adopter cet amendement ce soir, j'aimerais à savoir s'il contient une disposition d'après laquelle, si en tout temps, il est démontré à la satisfaction du Gouvernement que l'on ne fait pas bénéficier l'acheteur de cette suppression de la taxe d'accise, la taxe sera rétablie sans tarder.

L'hon. M. ROBB: Pour cela il faudrait attribuer au Gouverneur en conseil le droit de relever le chiffre de l'impôt, ce qui n'est pas régulier en matière de législation. Nous avons cependant le droit de diminuer l'impôt, et s'ils ne se conforment pas à l'entente conclue nous avons le droit de diminuer la taxe en faveur de tous les genres de commerce.

M. EVANS: Y aura-t-il une disposition à cet effet dans le bill?

L'hon. M. ROBB: Cela n'est pas nécessaire.

M. COOTE: En réalité, j'aimerais bien à savoir du ministre des Finances ce qui en est une fois pour toutes. A l'heure actuelle, la voiture de tourisme Ford est annoncée au prix de $415, livrée à la fabrique, en sus des frais de transport et des taxes de l'Etat. Dois-je comprendre, d'après ce que dit le ministre, que les fabricants d'automobiles vendront encore cette voiture à $415, et sans la taxe d'accise? Cela va sans dire, ils exigeront le prix du transport et la taxe sur les ventes. Devons-nous entendre qu'ils la vendront encore à ce prix sans y ajouter la taxe d'accise?

L'hon. M. ROBB: La taxe que le marchand paie aujourd'hui au fabricant sera diminuée.

M. COOTE: C'est bien vague. Si le ministre entend voir à ce que ces gens respectent l'entente conclue, cette entente porte-t-elle qu'ils n'exigeront pas de taxe d'accise de l'acheteur au détail? A venir jusqu'à ce jour, ils ont exigé de l'acheteur canadien 5 p. 100 sur le prix de détail tandis qu'ils ne versent au Gouvernement que 5 p. 100 sur le prix du gros, ce qui fait qu'en réalité ils ont encaissé ainsi 1¼ p. 100.

L'hon. M. ROBB: Selon que je l'entends, il n'y aura pas de taxe d'accise sur les automobiles d'une valeur de $1,200 au moins.

M. WOODSWORTH: Je désire appuyer l'attitude de l'honorable député de Macleod. Nous avons entendu débattre cette question pendant deux semaines et il me semble qu'on en est venu à une décision. A en juger par la discussion de ce soir, cette décision se trouve sensiblement modifiée.

Divers MEMBRES: Très bien, très bien!

M. WOODSWORTH: Nos honorables amis d'en face en font l'aveu; ils en font même un sujet de reproche. S'il en est ainsi, nous devrions avoir le temps d'examiner au moins les conséquences de la modification et je me rallie à ceux qui demandent que la question soit réservée jusqu'à ce qu'il nous ait été donné de l'examiner.

M. COOTE: Encore une fois, je proteste. Nous avons discuté le budget cinq semaines, et nous avons siégé jusqu'à quatre heures du matin pour en permettre l'adoption.

On nous apporte à six heures moins dix minutes un texte important à examiner, et à neuf heures et demie il faudrait être prêt à le voter sans avoir eu le loisir de le lire.

L'hon. M. ROBB: Je déclare sans ambages, que s'il y a la moindre opposition, le Gouvernement est prêt à retirer son amendement. Je ne suis pas très désireux de faire perdre $1,500,000 au Trésor, quoique je sois d'avis qu'une augmentation des opérations réduirait cette perte à presque rien, et même nous fera gagner quelque chose. Je me rends donc à la demande de nos collègues et je propose le renvoi de la suite de la discussion à une prochaine séance.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI RELATIF A L'OPIUM ET AUX DROGUES NARCOTIQUES

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 152), déposé par l'honorable M. Elliott, tendant à modifier la loi de 1923 relative à l'opium et aux drogues narcotiques.

Sur l'article 1er (personne à qui la vente est permise).

L'hon J. C. ELLIOTT (ministre du Travail): Le personnel du ministère m'a informé que les prescriptions de l'article 5 s'appliquent aussi bien aux ordonnances qu'aux commandes d'approvisionnement des hôpitaux.

L'hon. M. BENNETT: Le texte est assez général pour comprendre les hôpitaux?

L'hon. M. ELLIOTT: Oui.

M. BARBER: Nombre des établissements hospitaliers des petites villes publient des avis d'adjudication. Les approvisionnements comprennent certains narcotiques incorporés aux teintures qui entrent dans la composition des

médicaments. Il est impossible de se procurer des quantités suffisantes de ces substances en s'adressant à un médecin. Aux termes de la loi en vigueur, les pharmaciens ne peuvent pas vendre ces drogues. Voilà la question. La loi édicte que sur le vu d'une commande émise par le surintendant ou la surveillante d'un hôpital on livrera des drogues narcotiques comme si l'on avait une prescription du médecin, et cette commande pourra être inscrite.

L'hon. M. MANION: L'article 5, auquel le ministre a fait allusion, ne s'applique aux hôpitaux qu'à l'égard des achats faits aux maisons de gros. Dans les petites villes et même dans les grandes, les hôpitaux achètent des pharmaciens de détail. Si, à Fort-William, un hôpital venait à manquer de drogues, il ne pourrait attendre pour être servi par les maisons de gros de Toronto et de Winnipeg. Ils renouvelleraient leur approvisionnement en s'adressant aux pharmaciens. C'est un fait établi. Le surintendant ou la surveillante, qui ne sont pas généralement médecin, devraient être autorisés à passer une commande pour des narcotiques, comme un docteur fait une ordonnance pour l'usage d'un malade. Le ministre possède les mêmes moyens de contrôler les uns et les autres.

L'hon. M. ELLIOTT: Je suis surpris que l'honorable membre veuille faciliter la vente des narcotiques. La plupart des médecins qui font partie de la Chambre, avec qui j'ai discuté la question, s'accordent avec le personnel du département de la Santé publique pour dire que les règlements devraient être rendus plus sévères. On juge qu'il n'est pas bon que la surveillante, ou qui que soit qui n'est pas médecin, soit maître de décider de ces cas-là.

L'hon. M. MANION: Le ministre se trompe quand il affirme que je me suis prononcé en faveur de règlements plus faciles. Je n'ai rien proposé en ce sens. Je ne demande pas qu'un malade puisse obtenir des narcotiques par l'entremise d'autres personnes qu'un médecin. L'hôpital s'approvisionne sur un ordre donné par le surintendant, mais ce dernier n'a pas le droit de prescrire des narcotiques aux malades. Les narcotiques sont donnés par le pharmacien de l'hôpital sur l'ordonnance d'un médecin. Il y a un moyen de contrôler les commandes données par le surintendant, comme on le fatt pour les ordonnances aux particuliers. Je n'ai pas proposé que le surintendant distribue des narcotiques à qui que ce soit, et je n'aime pas qu'on affirme que je l'ai fait. Pour ma part, je consentirais bien à la défense complète de donner des narcotiques. Je fais seulement observer que les hôpitaux de l'Ontario ne se procurent pas leur approvisionnement de narcotiques par l'entremise des médecins. Si la loi est telle que le ministre le prétend, les hôpitaux y contreviennent, car ils s'approvisionnent au moyen de commandes passées par le surintendant. On dit que c'est illégal; mais on devrait rendre cette pratique légale. La vérité est que les hôpitaux ont un stock de narcotiques, mais les malades ne peuvent en avoir que sur l'ordonnance du médecin.

L'hon. M. ELLIOTT: Notre collègue s'est mépris sur le sens que j'ai attribué à ses paroles. Je sais que l'honorable membre sera le dernier à demander qu'on facilite la distribution des drogues. Mais c'est à cela que reviendrait la liberté laissée à la surveillante ou au directeur de l'hôpital de se munir de narcotiques chez les pharmaciens.

L'hon. M. MANION: Le ministre veut-il dire que la directrice pourrait faire le commerce clandestin de drogues?

L'hon. M. ELLIOTT: Non, non.

L'hon. M. MANION: Ce serait le seul résultat à craindre de ma suggestion. Pourtant, c'est ce qui arriverait.

L'hon. M. ELLIOTT: Tout hôpital est sous la direction d'un médecin et lui seul devrait autoriser les achats de médicaments. Nous n'avons eu aucun ennui dans la passé et personne ne s'est plaint au ministère que les hôpitaux ne pouvaient obtenir les drogues requises.

L'hon. M. MANION: Parce que ces hôpitaux violent la loi, si telle est la loi.

L'hon. M. ELLIOTT: Ces hôpitaux agissent légalement s'ils ont une autorisation écrite du médecin, et cette autorisation n'a pas besoin d'être une ordonnance. Un hôpital peut obtenir des drogues narcotiques pourvu qu'il ait une autorisation écrite de n'importe quel médecin pratiquant.

L'hon. M. MANION: Je comprends cela. Mais, dans bien des villes, le surintendant de l'hôpital n'est pas médecin. Dans ma propre ville, nous avons un superbe hôpital qui a pour chef une femme. Elle n'est pas médecin, et, si la loi est telle que le prétend le ministre, elle sera obligée de venir me voir, ou quelque autre médecin de l'institution, pour obtenir un blanc-seing l'autorisant à obtenir une quantité quelconque de narcotiques pour les besoins de l'hôpital.

M. ROSS (Kingston): Je crois que le ministre a été mal conseillé par ses fonctionnaires ou par les médecins qu'il a consultés, car il ne saisit pas bien la pensée de l'hono-

rable député de Fort-William. Il est d'usage maintenant de ne pas mettre un hôpital sous la conduite d'un médecin et les hôpitaux les plus considérables passent sous la direction d'hommes d'affaires. Tous les ordres viennent du surintendant. Chaque hôpital a son dispensaire, comme une pharmacie, et aucune drogue ne peut sortir de ce dispensaire sans l'ordonnance d'un médecin.

L'hon. M. MANION: C'est là la question.

M. ROSS (Kingston): Ces drogues sont aussi bien surveillées dans le dispensaire d'un hôpital que dans une pharmacie, et même davantage. Un hôpital a besoin de médicaments, et une seul personne a le droit d'en autoriser l'achat. Ces médicaments sont ensuite livrés par le dispensaire sur l'ordonnance d'un médecin. Si la loi défend à un hôpital d'acheter des drogues sans une ordonnance de médecin, je crois, avec le député de Fort-William, qu'à peu près tous les hôpitaux agissent en violation de la loi à ce sujet. Le directeur de l'hôpital à Kingston n'est pas médecin,—il en est ainsi dans les autres grands hôpitaux,—et c'est lui cependant qui achète les médicaments. Mais dès qu'une drogue est entrée dans le dispensaire, il n'en peut sortir la plus petite quantité sans une ordonnance de médecin, conformément à la loi.

M. GERVAIS: Il y a du danger, monsieur le président, de laisser d'autres que les médecins prescrire des narcotiques.

L'hon. M. MANION: Ces personnes ne prescrivent pas, mais achètent les médicaments.

M. GERVAIS: C'est la même chose. Le surintendant d'un hôpital privé pourrait bien être intéressé dant le commerce des narcotiques. La modification apportée à la loi me paraît sage. Quelque amendement pourrait être présenté, mais, dans le cas qui nous occupe, tout hôpital légalement constitué doit désigner par une résolution du conseil d'administration, celui qui doit signer les ordres d'achat aux lieu et place du médecin. L'habitude des narcotiques est un grand mal, comme nous le savons tous, surtout les médecins. La loi doit, par conséquent, restreindre le plus possible tout commerce illicite des drogues.

M. MURPHY: Le député qui vient d'adresser la parole (M. Gervais) a dit que le surintendant d'un hôpital pourrait bien être intéressé dans la vente des narcotiques. Le ministre nous a dit que si la matrone ou le surintendant d'un hôpital commande des drogues, cette commande doit êrte signée par un médecin faisant partie du personnel de cet hôpital avant de pouvoir être exécutée légalement. Lorsque le médecin signe une commande, la drogue est livrée à l'hôpital. Elle n'est pas sous le surveillance de ce médecin. Il n'en est donc pas responsable puisqu'il n'est pas là. C'est le surintendant qui en devient responsable. Exiger en ce cas la signature d'un médecin n'est qu'un subterfuge pour enlever la responsabilité à celui qui a ces drogues en sa possession Je ferai observer au ministre que l'amendement proposé est rédigé comme suit:

Et tout pharmacien qui donne, vend ou procure quelque drogue à une personne quelconque sauf sur une ordonnance ou prescription écrite, signée et datée par un médecin,...

Cela pourrait faire si on s'arrêtait là. Mais je continue:

...vétérinaire ou dentiste.

Si je comprends bien le ministre, ces drogues ne peuvent être vendues légalement à un hôpital par un pharmacien détaillant sans une commande écrite et cette commande doit être signée par

un médecin, vétérinaire ou dentiste dûment autorisé à pratiquer.

Si c'est là l'interprétation, qu'est-ce qui empêcherait un vétérinaire ou un dentiste de signer une commande pour une grande quantité de drogues qui pourrait ensuite sortir de sa possession et passer aux mains d'un autre responsable de la distribution?

M. CAHAN: Monsieur le président, je crois que la suggestion de l'honorable représentant de Fort-William est non seulement juste, mais il aurait dû aller encore plus loin. Si des approvisionnements sont achetés, c'est par l'hôpital et non par le médecin et rien dans ce bill ne permet à un hôpital d'acheter des drogues, sauf sur l'ordre d'un médecin. J'approuve les remarques de l'honorable représentant de Fort-William. Je suis au courant de l'administration des hôpitaux de Montréal et tout leur approvisionnement est commandé par le surintendant ou directeur. Si le Gouvernement désire aller plus loin, et déclarer que le surintendant ou directeur n'est pas la personne qui doit commander les approvisionnements de ce genre, mais qu'un médecin doit donner la commande, très bien; mais je défie l'honorable député de m'indiquer comment un vendeur autorisé peut vendre des drogues à un hôpital, même avec l'approbation d'un vétérinaire ou d'un médecin, tous deux sont dans la même catégorie,—sans encourir la pénalité fixée.

L'hon. M. ELLIOTT: Je reçois avec plaisir les suggestions des honorables députés, mais ils refusent de reconnaître, je pense, que ce bill n'enlève en rien le droit qu'a un hôpital

d'obtenir des drogues. L'amendement enlève simplement les mots suivants de l'article 5 de la loi:

Et tout pharmacien qui donne, vend ou fournit une drogue à une personne autre qu'audit médecin, vétérinaire, dentiste ou pharmacien, sauf sur une ordonnance ou prescription écrite.

L'amendement qu'étudie la Chambre en ce moment n'a rien à faire avec les approvisionnements des hôpitaux; ces derniers restent dans la même situation que par le passé; tout ce que l'amendement dit, c'est qu'un pharmacien ne peut fournir de drogues à une personne sans une prescription écrite, même si cette personne est un médecin, vétérinaire, dentiste ou pharmacien.

M HANNESSON: La loi actuelle permet-elle aux hôpitaux de conserver des drogues?

L'hon. M. ELLIOTT: Mon honorable ami sait que la loi impose une peine à quiconque se procure des drogues illégalement. Je n'approuve pas les remarques de l'honorable représentant de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan), même si la question qu'il a soulevée se rapportait à ce bill, mais elle ne s'y rapporte pas.

M. HANNESSON: En vertu de quelle loi ou article de la loi un hôpital peut-il se procurer des drogues sauf pour un patient particulier?

L'hon. M. ELLIOTT: Permettez-moi de lire l'article suivant:

Tout pharmacien qui donne, vend ou fournit des drogues à une personne...

On me dit que ces mots ont toujours désigné le surintendant ou directeur d'un hôpital ou toute autre personne.

...sauf sur une ordonnance ou prescription écrite à cet effet et datée et signée par un médecin dûment autorisé et praticien. . .

La matrone d'un hôpital n'a qu'à s'adresser à un médecin et à obtenir une prescription écrite et signée par un médecin et adressée à un pharmacien et l'hôpital aura les drogues nécessaires.

M. MURPHY: Si je comprends bien ce que le ministre dit, et il me corrigera si je fais erreur, sous le régime de cette loi, la matrone ou le surintendant d'un hôpital a le droit de se procurer des drogues narcotiques pour l'institution avec une prescription signée par un médecin. Est-ce bien cela?

L'hon. M. ELLIOTT: Oui.

M. MURPHY: Puis, cette prescription remplie, qui a la responsabilité de ces drogues, le médecin qui a signé la prescription ou la matrone ou le surintendant de l'hôpital qui est en possession des drogues?

L'hon. M. ELLIOTT: Quiconque fournit illégalement des drogues s'expose aux rigueurs de la loi. Cette loi, les honorables députés se rappelleront, est prohibitive; elle ne permet pas, sauf par implication. Elle décrit les délits qu'elle établit et explique la façon dont la personne qui se procure illégalement des drogues sera punie. Par implication, il est évident que la personne qui obtient une prescription écrite pour une drogue est légalement en possession de cette drogue. Je puis lire le mémoire du sous-ministre du département à ce sujet.

Quant à l'achat de drogues narcotiques par les hôpitaux, il n'y a jamais eu de dispositions spéciales dans les statuts. Les drogues narcotiques dont ces institutions ont besoin sont achetées par l'entremise d'une ordonnance écrite d'un médecin. Dans la plupart des cas, il y a à la tête de l'institution un surintendant médical qui signe lui-même la prescription.

Dans les petits hôpitaux, il se trouve un médecin de service qui signe les ordonnances de narcotiques. L'objet de la loi est de faire porter la responsabilité au médecin de l'hôpital, afin d'empêcher les gens peu scrupuleux d'obtenir des narcotiques sans y avoir droit, ou pour empêcher l'achat de narcotiques pour d'autres fins que celles d'un hôpital. Les fonctionnaires chargés de la mise en vigueur de la loi croient qu'il serait fort dangereux de permettre aux hôpitaux où il n'y a ni surintendant ni médecin d'obtenir directement des narcotiques.

Il note, en outre, que la loi américaine est plus rigoureuse que la nôtre, puisqu'aux Etats-Unis les médecins ordinaires, les vétérinaires et les dentistes doivent se procurer un permis tous les ans. Je fais remarquer que nous ne modifions aucunement les règlements concernant l'acquisition de narcotiques par les hôpitaux; la loi est la même depuis plusieurs années. S'il est nécessaire d'adopter un amendement, ce que je ne pense pas, nous n'essayons pas de le faire par le présent projet de loi. L'amendement à l'étude prescrit seulement que, lorsqu'un médecin, un dentiste ou un vétérinaire obtient des narcotiques d'un pharmacien détaillant, il doit signer une prescription. Voilà tout.

L'hon. M. MANION: Je ne veux ni prolonger la discussion, ni retarder l'adoption de ce projet de loi. J'avais résolu de ne rien ajouter; mais le ministre nous a lu l'avis du sous-ministre et la question n'en est pas du tout éclaircie. De fait, le sous-ministre se trompe quand il dit que la plupart des hôpitaux ont un surintendant médical. La plupart des hôpitaux des petites villes n'en ont pas; dans ces établissements, une surintendante ou directrice ou un surintendant remplit les fonctions d'homme d'affaires et de surintendant. En vertu de la loi, si j'en crois le sous-ministre, le surintendant d'un hôpital, s'il n'est pas médecin, devra demander à un membre du personnel de l'hôpital de commander les narcotiques requis. Suppo-

sons que le médecin en question donne une ordonnance pour une certaine quantité d'opium ou de morphine; il accepte la responsabilité de cette prescription et il ne peut vérifier l'emploi des narcotiques: le surintendant en dispose comme il l'entend.

Qu'on me permette d'indiquer au ministre ce qu'on pourrait faire en vertu de la loi et pourquoi ce que la gauche conseille serait bien plus acceptable. En passant, je note que le ministre a déclaré, au début de son discours, qu'il a consulté les députés qui sont médecins. Peut-être a-t-il demandé l'avis de certains; mais je ne pense pas qu'il en ait consulté un seul du parti conservateur.

Il existe de nombreux hôpitaux peu considérables, dont certains sont des entreprises privées, dirigés par des femmes ou des hommes peu recommandables. Supposons que ces hôpitaux ont un surintendant dans la même ville se trouve un médecin du même genre,—il y en a.—En vertu de la présente loi, ils pourraient s'entendre pour que le médecin donne au surintendant une prescription pour une grande quantité de narcotiques. Le surintendant, je le répète, n'a pas une moralité parfaite; il pourrait vendre les narcotiques à son gré et l'on ne pourrait vérifier l'usage qu'il en a fait. Comme l'a dit l'honorable représentant de Kingston (M. Ross), on devrait surveiller les dispensaires de ces petits hôpitaux comme ceux des pharmaciens. Ils devraient acheter leur approvisionnement de la même façon que les pharmaciens et l'on devrait vérifier de la même manière l'usage qu'ils font des narcotiques.

L'hon. M. ELLIOTT: Mon honorable ami conviendra avec moi que, s'il est dangereux de se fier au surintendant médical et au médecin qui désirerait agir illégalement, il serait beaucoup plus dangereux de permettre au surintendant médical d'agir seul.

L'hon. M. MANION: Pas du tout; mon honorable ami ne semble pas comprendre mon raisonnement. Le surintendant s'approvisionnerait de la même manière qu'un pharmacien. Il lui faudrait tenir note de toutes les quantités de narcotiques employés et du nom du médecin qui prescrit l'emploi de narcotiques. Autrement dit, le ministre et ses employés pourront vérifier les agissements des dispensaires particuliers de la même façon qu'ils vérifient ceux des dispensaires publics, c'est-à-dire les pharmacies.

L'hon. M. ELLIOTT: Ils le peuvent, actuellement.

M. ROSS (Kingston): Si le ministre et le sous-ministre désirent vérifier cela, il serait beaucoup mieux de s'en remettre au surintendant ou à la directrice. Quel médecin acceptera la responsabilité de ces achats? On en arrive à l'état de choses créé par la loi de prohibition de l'Ontario, c'est-à-dire que les médecins accordent sans hésitation les prescriptions, puisqu'ils n'assument aucune responsabilité. La directrice ou le surintendant devra se rendre chez un médecin quelconque, si le chirurgien n'est pas diplômé et n'a pas le droit d'exercer légalement sa profession dans la province où se trouve l'hôpital. Quelle responsabilité assume le médecin qui signera l'ordonnance dans ce cas? Aucune. J'allais exprimer exactement la même opinion que l'honorable représentant de Fort-William.

L'hon M. ELLIOTT: L'honorable député de Fort-William ou son honorable collègue de Kingston prétendent-ils que la loi, présentement à l'étude, est de nature à nuire de quelque façon à l'hôpital ou à la directrice ou au surintendant médical? Nous n'avons nullement tenté d'en venir là.

M. ROSS (Kingston): Nous nous préparons des déboires avec ce projet de loi. J'en fais l'aveu, sans tarder, je n'y comprends rien; j'ignore ce qu'il veut dire. Seulement, on a signalé qu'il devient, de ce fait, difficile ou impossible pour un hôpital de se procurer ses fournitures. L'hôpital devrait être sur le même pied que le pharmacien: il devrait tenir compte de tout ce qu'il reçoit de drogues narcotiques et voir qu'il n'en soit pas donné sans l'ordonnance du médecin. Voilà la question. Vous êtes en train de rendre difficile, sinon impossible à un hôpital de se procurer les drogues narcotiques qu'il lui faut. J'ai fait remarquer que, une fois en possession de drogues, l'hôpital devrait être en état de faire rapport au département de tout ce qui a été livré, tout comme pour le pharmacien. Mais n'allez pas exiger que le surintendant doive se procurer une ordonnance du médecin, car il ne lui est pas possible de faire cela. Le docteur signe cette ordonnance sans s'y arrêter. Voilà ce qui en est. Le mémoire du sous-ministre est passablement incorrect. Nos hôpitaux n'en sont plus au temps où un médecin en avait la direction, et c'est difficile pour eux, aujourd'hui, d'avoir une ordonnance du médecin.

L'hon. M. ELLIOTT: Dois-je de nouveau faire remarquer à mon honorable ami,—car je sais qu'il veut s'occuper du projet de loi à l'étude,—que tout ce que nous faisons, c'est de retrancher après le mot "personne", dans l'article 5, les mots "autre qu'audit médecin, vétérinaire, dentiste ou pharmacien". Comme je l'ai déjà dit, il ne s'agit ici que d'obliger le médecin, le vétérinaire, le dentiste ou le pharmacien à signer une ordonnance au pharmacien détaillant avant de pouvoir avoir la

drogue narcotique. Il n'y a rien de changé pour l'hôpital, sa directrice ou son surintendant, sauf que nous faisons disparaître les mots, "autre qu'audit médecin, vétérinaire, dentiste et pharmacien." Le seul objet de cette modification, c'est d'exiger que, si un médecin, un vétérinaire, un dentiste ou un pharmacien viennent chez le pharmacien détaillant pour avoir ces narcotiques, ils doivent signer une ordonnance.

M. ROSS: Alors que signifie ce mémoire?

L'hon. M. ELLIOTT: Il m'a été remis après que cette question a été soulevée.

M. ROSS: Puis-je en donner lecture? Il dit:

Quant à l'achat de drogues narcotiques par les hôpitaux, il n'y a jamais eu de dispositions spéciales dans les statuts. Les drogues narcotiques dont ces institutions ont besoin sont achetées par l'entremise d'une ordonnance écrite d'un médecin.

Ce n'est pas cela. Ensuite:

Dans la plupart des cas, il se trouve à la tête de l'institution un surintendant médical qui signe lui-même la prescription.

Ce n'est pas exact.

Dans les petits hôpitaux, il se trouve un médecin de service qui signe les ordonnances pour narcotiques.

Maintenant écoutez bien ceci:

L'objet de la loi est de faire porter la responsabilité au médecin de l'hôpital, afin d'empêcher les gens peu scrupuleux d'obtenir des narcotiques sans y avoir droit, ou pour empêcher l'achat de narcotiques pour d'autres fins que celles d'un hôpital.

Or, le médecin qui signerait cet ordre n'est pas responsable de ceux qui manipulent les drogues narcotiques dans un hôpital et ils n'ont aucune autorité sur eux. C'est ce que je veux faire remarquer. Le docteur qui apposerait sa signature n'a pas de responsabilité, et il n'a pas d'autorité sur les internes ni sur ceux qui administrent les narcotiques dans l'hôpital. Nul, dans des circonstances comme celle-là, n'apposerait sa signature, assumant une telle responsabilité.

M. MacLAREN: Cet article, autant que faire se peut, protège la vente des drogues aux médecins, aux vétérinaires et aux dentistes, mais il ne parle pas de la vente de ces drogues aux hôpitaux; et il n'est question de cela non plus dans aucun autre article d'aucune autre loi. A plusieurs reprises, on a fait remarquer, ce soir, qu'il était important d'avoir des règles au sujet de la vente des narcotiques aux hôpitaux. Actuellement cette vente n'est même pas réglementée. Le ministre pourrait donc songer à ajouter un article ayant trait à la vente des drogues narcotiques aux hôpitaux.

L'hon. M. ELLIOTT: Je tiens compte de la suggestion de mon honorable ami, seulement je lui ferai de nouveau remarquer que cette loi n'a rien à faire, d'aucune façon, avec le droit des hôpitaux. Elle ne les concerne pas du tout. L'article à l'étude ne fait qu'exiger que le médecin, le vétérinaire, le dentiste ou le pharmacien donne une ordonnance écrite au pharmacien détaillant pour avoir des drogues narcotiques. Nous ne touchons pas aux hôpitaux d'une façon ou d'une autre. On a proposé cet après-midi certaines autres modifications quant au mot "prescrit", pour savoir si ce serait ou non violer la loi pour un médecin que de prescrire des narcotiques dans certains cas.

Comme la loi fera probablement l'objet d'un examen approfondi avant une autre année,—elle est maintenant exposée dans trois ou quatre amendements différents,—on pourrait alors, à mon sens, songer à ces amendements projetés. Mais nous n'entendons pas du tout, en vertu de la présente loi, modifier les règlements à l'égard des hôpitaux. Nous voulons seulement les rendre un peu plus rigoureux, afin qu'un médecin ait à signer un ordre écrit dans chaque cas.

M. GARLAND (Bow-River): Suivant ce projet de loi et la déclaration du ministre, le pharmacien détaillant n'aura pas le droit de vendre des narcotiques à un hôpital. Il n'autorise pas un hôpital à acheter des narcotiques. Si, à la treizième ligne, après le mot "pharmacien", nous ajoutions les mots "ou les autorités d'un hôpital", cela inclurait l'hôpital, je pense. Le ministre étant un profane, ne saisit peut-être pas exactement comment cela touche au commerce du détail. Ce que dit l'honorable député de Kingston est tout à fait vrai. Il y a plusieurs hôpitaux, non seulement dans les régions rurales mais ici même à Ottawa, qui n'ont pas un médecin à leur tête. Supposons qu'un hôpital téléphone à un pharmacien détaillant pour avoir une petite quantité de narcotiques, dans un cas d'urgence, pourquoi cette commande ne peut-elle être envoyée à l'hôpital, et pourquoi les autorités de la section des narcotiques n'en contrôlent-ils pas la distribution convenable à l'hôpital? Ainsi, vous traiterez équitablement le pharmacien détaillant, chose que vous ne faites pas aujourd'hui. La loi se viole sans cesse.

L'hon. M. ELLIOTT: Nous adoptons cette disposition en prévision de l'établissement de nouveaux règlements ou de la modification des règlements actuels touchant la distribution des drogues narcotiques. Cet article permet aux autorités d'aller trouver un médecin et d'obtenir une commande. Toutefois, nous ne nous occupons pas des hôpitaux.

M. BURY: Vous ne vous occupez pas des hôpitaux, sauf sur ce point que la loi interdit expressément la vente des narcotiques à un hôpital sans l'ordre écrit d'un médecin. Il y est fait mention de la loi relative à l'opium et aux drogues narcotiques et il y est dit:

Quiconque, étant autorisé sous le régime de la présente loi à faire commerce de drogues, donne, vend ou procure quelque drogue à toute personne autre qu'un médecin, vétérinaire ou dentiste dûment autorisé et praticien, où à un pharmacien en gros de bonne foi, ou à un pharmacien exerçant le commerce dans une pharmacie réelle,...

L'hon. M. ELLIOTT: Mon honorable ami ne donnera pas à entendre que cette disposition s'applique au pharmacien détaillant. Il n'a pas lu l'article en entier. Il s'applique au pharmacien de gros. J'ai eu la même impression que mon honorable ami en le lisant pour la première fois, mais la première partie ne s'applique pas au pharmacien détaillant.

M. BURY: Cela signifie que vous empêchez l'hôpital de s'adresser au pharmacien de gros. La loi contient-elle une disposition qui empêche le pharmacien détaillant de se munir chez un pharmacien de gros sans une prescription de médecin?

L'hon. M. ELLIOTT: Non.

M. BURY: A mon sens, il faut un amendement pour permettre aux hôpitaux, d'une façon régulière et légale, d'acheter leurs produits sans quérir une prescription, au moyen d'une commande générale. Vous consentez à ce que le pharmacien détaillant se procure ses drogues sans prescription, et l'hôpital, après tout, n'est pas autre chose qu'une institution ayant pour ainsi dire une pharmacie pour annexe. Permettre l'achat par les pharmaciens détaillants, présente les mêmes difficultés et les mêmes dangers que le permettre aux hôpitaux. Si vous assimilez le service pharmaceutique d'un hôpital à une pharmacie de détail ordinaire, votre difficulté a disparu. Vous pouvez décréter les mêmes règlements touchant le service pharmaceutique de l'hôpital que touchant l'établissement de détail. La seule différence, c'est que celui-là vend au comptoir à quiconque se présente avec une prescription, et celui-ci distribue des narcotiques aux patients d'hôpital, et sur une prescription.

Il est une autre chose à considérer à ce sujet. Il y a plusieurs hôpitaux de campagne, de petits hôpitaux municipaux, qui n'ont pas de surintendant médical résidant dans l'établissement. Il se peut qu'ils aient à téléphoner à une pharmacie éloignée de trois ou quatre milles. Il peut leur être absolument impossible d'obtenir à temps une ordonnance touchant des articles requis, s'ils sont à court de drogues. Le ministre résoudrait toute la difficulté en traitant le service pharmaceutique d'un hôpital exactement comme une pharmacie de détail dans une ville, et en lui attribuant la même responsabilité.

Sir EUGENE FISET: Cet amendement est proposé à cause de l'usage répandu depuis quelques années: le renouvellement des prescriptions par les médecins, au téléphone, chez le pharmacien de l'endroit, quand besoin est. Quant aux hôpitaux, tout grand hôpital possède toujours un pharmacien compétent, je pense.

M. GARLAND (Bow-River): Pas toujours.

M. ROSS (Kingston): Mon honorable ami (sir Eugène Fiset) ne peut pas parler pour l'Ontario.

Sir EUGENE FISET: Dans la pratique, il y a un pharmacien qualifié dans l'hôpital.

M. ROSS (Kingston): Je crois que mon honorable ami induit le ministre en erreur.

L'hon. M. EDWARDS: La loi, si je la comprends bien, oblige tout médecin, soupçonné d'utiliser malhonnêtement un médicament stupéfiant, d'en justifier l'emploi. C'est là une restriction parfaitement convenable. Il me semble impossible d'être trop sévère quant à l'emploi des stupéfiants. Je puis me tromper, mais je crois que le surintendant d'un hôpital devrait être tenu d'indiquer, de temps à autre, l'usage des stupéfiants fournis à l'hôpital, soit à la demande d'un médecin ou autrement. Je ne veux pas dire que la loi actuelle prescrit cela, mais je prétends que, si la loi ne le prescrit pas présentement, toute restriction obligeant le médecin à justifier l'emploi de chaque once de stupéfiant qu'il s'est procuré devrait s'appliquer aussi au surintendant de l'hôpital. La peine prescrite dans le cas des infâmes individus, les pires qui existent, qui colportent les médicaments stupéfiants dans un but de lucre, me paraît trop légère. S'il en dépendait de moi, je condamnerais tout autre qu'un médecin, se procurant des stupéfiants à la sourdine et en faisant le commerce à tout venant, à huit ou dix ans de pénitencier et à une amende qui lui enlèverait jusqu'à son dernier sou; et dans le cas de récidive, à l'échafaud, car celui-là tue tout autant que l'assassin qui tue au pistolet ou au poignard. Son cas est plus grave même, car il assassine lentement, et il ne mérite aucune commisération. Je me dis toujours que ces infâmes individus sont traités bien trop généreusement par les tribunaux. Le point essentiel n'est pas l'obtention du stupéfiant par le surintendant; cela est prévu par l'ordonnance ou l'ordre du médecin. L'es-

sentiel est de mettre le surintendant et le médecin sur le même pied afin de pouvoir en tout temps exiger de celui-là l'explication de l'usage de toute quantité qu'il a eue.

M. HOWDEN: Pendant longtemps, un médecin ne pouvait avoir de morphine dans une pharmacie sans présenter un ordre écrit. D'autres fois, l'on y regardait de bien moins près. Si je ne me trompe, le principal objet du bill est d'interdire la vente de la morphine, même à un médecin, sans un ordre écrit. Quant aux hôpitaux sans surintendants appartenant à la faculté, d'après ce que j'en sais, et j'en connais quelque chose, même lorsque le surintendant n'est pas médecin, chaque hôpital a toujours pour la forme un médecin à sa tête.

M. ROSS (Kingston): Qui cela?

M. HOWDEN: Je sais, à Winnipeg, un hôpital pouvant recevoir 250 malades dont le surintendant n'est pas médecin, ayant, de nom seulement, à sa tête un praticien connu de la cité.

M. HAMILTON: Une fois que ce médecin a autorisé la vente de stupéfiants à cet hôpital, quelle garantie a-t-il qu'ils seront employés à propos dans cette institution?

M. HOWDEN: Quelle garantie peut-on avoir qu'il n'en sera jamais fait mauvais usage? Il est alloué une certaine quantité de morphine à tous les hôpitaux et à tous les médecins, au Manitoba.

M. HANNESSON: En vertu de quelle loi?

M. HOWDEN: Je ne saurais dire, mais je suis certain du fait. Passé cette quantité, ils n'en peuvent avoir. C'est la même chose dans le cas des hôpitaux. Le surintendant ou la matrone d'un hôpital doit rendre compte au service des stupéfiants, tout comme un médecin. Je ne vois pas de difficultés à propos de cet amendement, qui me semble viser le médecin uniquement. C'est une bonne chose, et nécessaire.

M. MURPHY: L'honorable député de Saint-Boniface n'a pas parfaitement saisi. Mon intention, en provoquant ce débat cet après-midi, n'était pas d'élargir mais de restreindre les dispositions de la loi. D'après la loi actuelle un pharmacien détaillant doit donner un ordre écrit au grossiste ou au fabricant pour obtenir des stupéfiants. Il doit tenir compte de la quantité de la drogue lorsqu'elle arrive à sa pharmacie de même que celle des ventes, et le département a un contrôle complet des narcotiques de même que de ses achats. Le pharmacien doit faire un rapport au département et la police fait l'inspection de ses livres. Sous le régime de la loi actuelle, le ministre dit qu'un hôpital peut acheter des stupéfiants avec une ordonnance de médecin. Après que le médecin a délivré cette ordonnance personne n'est responsable de la drogue. Le médecin n'a aucune responsabilité parce qu'il n'est pas tout le temps à l'hôpital et que les autres médecins sont là qui délivrent des ordonnances. L'hôpital n'est pas requis de tenir note de ses achats ni des quantités distribuées. Ainsi il y a plusieurs échappatoires dans la loi permettant l'usage illégale des narcotiques. C'est le point que j'ai soulevé et sur lequel j'insiste.

Si la surintendante d'un hôpital est obligée de donner un ordre par écrit pour un narcotique et tient compte des quantités achetées et distribuées, on a un contrôle aussi parfait que pour le pharmacien détaillant. A présent, il n'y en a pas du tout. On a dit que le médecin est nominalement le chef d'un hôpital. Cela peut être vrai pour un hôpital de deux cent cinquante lits à Winnipeg, mais certainement pas pour les hôpitaux de dix lits dans les campagnes. Il devrait y avoir quelqu'un responsable de ces drogues, mais en vertu de la loi actuelle et qu'il est proposé de modifier, cette responsabilité n'existe pas.

M. HOWDEN: L'honorable député dit-il que les petits hôpitaux ne sont pas sous la direction d'un médecin en particulier?

M. MURPHY: Dans plusieurs des petits hôpitaux les médecins sont tous sur le même pied. La matrone, ou surintendante est la personne aujourd'hui responsable, mais non pas un médecin en exercice.

M. MACLEAN (York-Sud): Le ministre a-t-il quelque raison qu'il n'a pas encore divulguée pour prendre cette attitude?

L'hon. M. ELLIOTT: Je serais heureux de donner tous les renseignements possibles. La discussion a démontré, autant que j'ai pu m'en rendre compte, que tous ceux qui ont pris la parole disent que le médecin donne une ordonnance par écrit au pharmacien, pour en obtenir un narcotique. C'est tout ce que requiert cet amendement. S'il faut de nouvelles dispositions au sujet des surintendants ou matrones d'hôpitaux, nous étudierons ce sujet. Il n'en est pas question dans le moment. L'objet de l'amendement actuel est simplement de décréter que le médecin qui jusqu'à présent a pu obtenir d'un pharmacien détaillant un narcotique sans une ordonnance par écrit doit maintenant délivrer cette ordonnance.

L'hon. M. GUTHRIE: Le ministre doit voir que c'est le désir du comité que quelque disposition soit insérée dans la loi au sujet des hôpitaux. Sans contredit, le moyen le

plus facile serait d'insérer dans la loi un court article relatif aux narcotiques dans les hôpitaux.

L'hon. M. ELLIOTT: L'article 6 décrète que la surintendante ou matrone d'un hôpital peut se procurer un narcotique pour l'hôpital avec l'ordonnance d'un médecin.

L'hon. M. GUTHRIE: On a fait observer que le médecin n'a pas ou ne devrait pas avoir la responsabilité de la distribution d'une drogue dont il n'a pas le contrôle. Je pense que le comité est d'opinion que quelque restriction devrait être imposée sur l'usage des narcotiques par les hôpitaux et que ceux-ci ne puissent en obtenir qu'en vertu de quelque méthode précise.

M. HAMILTON: Pourquoi le ministre n'inclurait-il pas dans le projet de loi une disposition en vertu de laquelle la surintendante d'un hôpital régulier soit autorisée à délivrer une ordonnance et qu'il soit tenu note de cette ordonance à l'hôpital pour examen de l'inspecteur de l'Etat comme pour des pharmaciens? A en juger par ce débat, les honorables députés seraient portés à croire que jusqu'à ce jour on a pu se procurer des drogues sans ordonnance. Ce n'est pas exact. Un médecin ne peut en obtenir lui-même sans donner une ordonnance et la faire inscrire dans un registre avant de quitter la pharmacie. Je le sais par moi-même. Un médecin ne peut se procurer une goutte de cocaïne pour les yeux sans délivrer une ordonnance et signer son nom et la date dans un registre. Il ne peut acheter du parégorique, tel que les mères donnaient à leurs enfants il y a des années pour calmer leurs douleurs d'estomacs, sans une ordonnance. Lorsque les enfants mangent trop de tartes et de gâteaux à Noël; en réalité, chaque fois que l'on est malade, c'est chez le médecin que l'on court, et c'est lui qui a tout le fardeau. Un amendement devrait être inséré dans la loi pour que la surintendante d'un hôpital régulièrement constitué soit autorisée à avoir une quantité raisonnable de drogues, qu'il en soit tenu compte dans des livres et que ceux-ci soient examinés comme ceux des pharmaciens.

M. CAHAN: Je ne trouve pas à redire au présent bill parce qu'il tend à modifier la loi ainsi que le ministre le donne à entendre. Tout le monde voit d'un bon œil l'amendement proposé.

L'hon. M. ELLIOTT: Adoptons-le dans ce cas.

M. CAHAN: Le texte de l'article 5 est redigé avec si peu de soin qu'il importe de se rendre compte maintenant si le projet d'amendement est sensé et adéquat. Sous le régime de l'article 3, du chap. 22, des Statuts de 1923, il est décrété que le ministre pourra délivrer des permis, édicter des règlements à ce sujet et établir des droits pour l'exportation et l'importation des drogues narcotiques. Il y a une autre sorte de permis pour un fabricant ou commerçant autre qu'un pharmacien détaillant et encore une autre forme de permis pour un pharmacien détaillant qui fabrique des drogues. Et ainsi de suite. Chaque personne des différentes catégories qui a quelque chose à faire avec l'importation et l'exportation, la fabrication, la vente en gros et en détail des drogues narcotiques doit obtenir un permis du ministre. Et l'article 5 débute ainsi:

Quiconque étant autorisé sous le régime de la présente loi à faire le commerce de drogues. . .

Et seule une personne autorisée sous le régime de la loi peut faire légalement le commerce des drogues.

. . . donne, vend ou procure quelque drogue à toute personne autre qu'un médecin, vétérinaire ou dentiste dûment autorisé et praticien, ou à un pharmacien en gros de bonne foi, ou à un pharmacien exerçant le commerce dans une pharmacie réelle. . .

Laissons de côté pour l'instant les mots qui suivent:

. . . sont coupables d'un acte criminel et passibles, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende de mille dollars au plus.

Et ainsi de suite. Pour ce qui est de la première disposition, je soutiens qu'il est impossible, sous le régime de la loi, qu'un pharmacien en gros ou en détail, vende des drogues narcotiques à un hôpital même sur la prescription ou l'ordonnance d'un médecin. En vertu de cette partie de l'article traitant de la vente, les drogues narcotiques ne peuvent être vendues qu'à un médecin praticien, à un vétérinaire, à un dentiste, à un droguiste non simulé ou à un pharmacien détaillant exerçant son commerce dans une pharmacie faisant commerce. Sous le régime de cette disposition de la loi, vous ne sauriez faire passer sous le camouflage d'une vente une ordonnance donnée par quelque surintendant ou médecin consultant d'un hôpital pour la livraison d'une grande quantité de drogues narcotiques, pour l'excellente raison que la vente doit être faite, si vente il y a, à quelques-unes des personnes enumérées dans la loi: savoir un médecin, un vétérinaire, un dentiste, un droguiste non simulé ou un pharmacien exerçant sa profession dans une pharmacie faisant commerce. Or, afin de faire voir l'absurdité de ce texte, je citerai la suite de l'article. Voici:

Ou donne, vend ou procure une drogue quelconque à tout pareil médecin, vétérinaire ou dentiste sans une ordonnance écrite à cet effet et signée et datée.

Cette partie de l'article ne dit pas que cette ordonnance écrite doit être signée par pareil médecin, vétérinaire, dentiste ou pharmacien. Vous ne pourrez jamais faire condamner quelqu'un en vertu de cette disposition de la loi. Quiconque pourrait donner une ordonnance et, si elle est remplie, il n'y aura pas de délit, même au cas où la personne qui donne cette prescription ne serait pas médecin, ni n'appartiendrait à aucune des catégories de personnnes qu'énumère la loi.

L'hon. M. ELLIOTT: Mon honorable ami cite-t-il la seconde partie de l'article 5?

M. CAHAN: Je lis la première partie de l'article.

L'hon. M. ELLIOTT: L'honorable député a cité l'article jusqu'aux mots suivants:

Et tout pharmacien qui donne, vend ou procure quelque drogue à une personne quelconque, sauf avec une ordonnance ou prescription écrite, signée et datée par un médecin, vétérinaire ou dentiste.

Ce passage établit clairement certes qui devra signer la prescription.

M. CAHAN: L'article en question comprend deux parties. Le "et", dans la 14e ligne, devrait être remplacé par "ou", car l'amende qui est imposée entre les 25e et 30e lignes s'applique aux actes défendus de la 6e à la 12e ligne. Nul doute à cet égard. J'analyse pour l'instant le texte compris entre les 6e et 12e lignes du bill. Ce passage décrète que quiconque possède un permis, sous le régime dudit projet de loi,—c'est-à-dire les personnes de toutes les catégories qui peuvent faire le commerce des drogues narcotiques:

. . .donne, vend ou procure quelque drogue à toute personne autre qu'un médecin, vétérinaire ou dentiste dûment autorisé et praticien, ou à un pharmacien en gros de bonne foi, ou à un pharmacien exerçant le commerce dans une pharmacie réelle.

Voici l'une des dispositions auxquelles la punition s'applique. L'autre décrète que quiconque étant autorisé sous le régime de la présente loi:

Donne, vend ou procurer quelque drogue à tout pareil médecin, vétérinaire ou dentiste sans une ordonnance écrite à cet effet et signée et datée.

C'est là la fin de cette partie de l'article. Or, cette ordonnance écrite en vertu de la disposition que renferme l'article de la 11e à la 14e ligne peut-être donnée à un marchand de gros ou à un importateur, à un marchand détaillant ou à un pharmacien et elle peut être signée par n'importe quelle personne au monde. Il n'y a aucune restriction. Je ne suis donc pas surpris que sous le régime de la loi en vigueur n'importe quelle personne peut donner une ordonnance au marchand de gros ou au fabricant; c'est pour cette raison, je le suppose, que le surintendant d'un hôpital peut également aller chez le marchand de gros ou le fabricant et faire remplir l'ordonnance. De la 14e à la 24e ligne, l'article décrète ce qui suit:

Et tout pharmacien qui donne, vend ou procure une drogue quelconque à une personne quelconque, sauf sur une ordonnance ou prescription écrite, signée et datée par un médecin dûment autorisé et praticien. . .

Et ainsi de suite. Cela s'applique seulement à une ordonnance écrite donnée à un pharmacien de détail, tandis que pour les commandes dont on a parlé, commandes données par le fabricant ou le marchand de gros, la signature peut être quelconque. N'importe qui au monde peut signer ces commandes. Comme il est rédigé actuellement, l'article est à la fois douteux et sans conclusion. Le commis de second ou troisième rang qui a rédigé cet article en 1923, l'a modifié de nouveau en 1925 et la rédaction ferait honte à un commis de troisième ordre dans un bureau d'avocat. Le ministre n'en est pas responsable. Mais, quand il présente cet amendement à la Chambre, je crois qu'il devrait accepter notre suggestion et le faire rédiger si clairement qu'il ne laisserait aucun doute. Son amendement, quand il le présente en omettant certains mots s'applique comme il faut et mérite l'approbation de tout le comité, mais quand nous le lisons nous y découvrons ces autres objections qui demandent, il me semble, l'attention du ministre

M. CANTLEY: Il me paraît tout à fait évident que l'amendement, tel qu'il a été rédigé, devrait être retiré. Comme l'a fait observer l'honorable préopinant (M. Cahan) n'importe qui peut signer cette commande, la signer une douzaine de fois. Voici ce qui se pratique dans les hôpitaux locaux. J'ai fait partie du bureau de direction d'un hôpital local pendant trente ans. Nous avons de 75 à 100 malades; il y a un surintendant résident, un bureau médical et un conseil d'administration. Tous les mois, le surintendant présente une liste d'articles qui doivent être achetés pour le mois suivant et parfois pour une période de deux ou trois mois. Cette liste comprend des drogues de toutes sortes. La liste est soumise au conseil, puis adoptée et, comme président ainsi que je l'ai été depuis vingt ans, je signe la commande qui est envoyée à une maison de gros de Montréal, de Toronto ou d'une autre ville. Il n'y a rien qui m'en empêche. Existe-t-il une autre manière d'agir? Si le médecin local signait la commande, est-ce que cela vaudrait mieux? Est-ce que la maison de gros de Montréal, de Toronto ou de toute autre ville connaît mieux le médecin que moi, John Smith, Tom Jones, ou qui que ce soit? En réalité elle ne sait rien. Je n'ai que faire de lois de ce genre.

Comme je le lis, le bill n'est qu'un encouragement pour le contrebandier et le colporteur de narcotiques. Toutes les restrictions et les punitions imaginables n'enrayeront pas ce commerce. Du moment où nous nous mêlons de prohibition nous ouvrons la porte à des maux infiniment plus graves. Comme je l'ai dit, je goûte peu les lois de ce genre et je crois que le ministre devrait rédiger de nouveau l'amendement afin de le rendre moins dangereux qu'il n'est sous sa forme actuelle.

L'hon. J.-H. KING: Je crois savoir, monsieur le président que les députés, en général, sont en faveur de l'amendement, que les médecins et d'autres ayant le droit de prescrire des narcotiques, devraient donner une ordonnance écrite. Nous savons que, dans les hôpitaux, le médecin qui soigne un malade écrit ses ordonnances, comme il le fait chez des particuliers, quand il a besoin de narcotiques ou d'autres remèdes, et il me semble qu'en amenant l'hôpital dans cette question nous nous écartons du sujet de l'amendement. A mon sens, il convient parfaitement. Si l'on a besoin d'un narcotique, une ordonnance par écrit devrait émaner du médecin ou d'autres ayant le droit de prescrire et il me semble que c'est la pratique généralement acceptée. C'est-à-dire autant que l'amendement le comporte. Ensuite, dans la pratique d'hôpital il faudra donner une commande signée.

M. BURY: Ce que le ministre des Travaux publics (M. King) vient de dire n'est pas tout à fait exact. Le ministre de la Santé nous demande d'adopter un amendement dans ce sens:

Est abrogé l'article cinq de la loi de l'opium et des drogues narcotiques, 1923, tel qu'il a été modifié par le chapitre vingt du Statut de 1925, et remplacé par le suivant:

On nous demande, non seulement d'adopter les quelques amendements du bill, mais aussi de substituer l'article dans ces termes. Il importe peu que ce soit pratiquement l'ancien article. On nous demande d'adopter l'ancien article encore une fois. Cela importe peu si c'est pratique, mais il nous demande virtuellement d'adopter de nouveau l'ancien article. Il ne présente pas d'amendement, il demande à la Chambre d'adopter un nouvel article,—d'adopter de nouveau, si vous voulez le décrire ainsi un article misérablement rédigé et qui peut signifier rien ou tout ce qu'on voudra, comme on l'a démontré à la Chambre. Il ne signifie certainement pas ce que le ministre désirerait qu'il signifiât. Par conséquent, je désapprouve les paroles du ministre des Travaux publics qui dit que notre critique n'est pas de mise. Elle l'est parce que c'est une critique dirigée contre le nouvel article tel que le ministre voudrait nous le faire adopter.

L'hon. M. ELLIOTT: L'honorable député ne voit-il pas que l'amendement est exactement semblable à l'ancien article, sauf que lorsqu'un médecin, vétérinaire, ou dentiste se fait donner un narcotique par un pharmacien de détail, il doit signer une ordonnance? Tout ce qu'on a fait a été de rayer de l'ancien article ces mots:

Et tout pharmacien qui donne, vend ou procure tout narcotique.

Je vais lire l'ancien article:

M. BURY: Je comprends ce que l'honorable ministre veut dire.

L'hon. M. ELLIOTT: L'article dit ensuite:

. . . à toute personne autre qu'audit médecin, vétérinaire, dentiste ou pharmacien sans une ordonnance écrite à cet effet.

On se contente de supprimer les mots:

Autre qu'audit médecin, vétérinaire, dentiste, ou pharmacien.

C'est-à-dire qu'il leur faut donner une ordonnance écrite.

M. BURY: Je dis que le ministre demande à la Chambre de réinsérer sous forme d'amendement une disposition que l'on a trouvée nulle. Le nie-t-il? Voici ce que dit le bill:

Est abrogé l'article 5 de la loi de l'opium et des drogues narcotiques, 1923, tel qu'il a été modifié par le chapitre vingt du Statut de 1925, et remplacé par le suivant:

Le ministre demande de rétablir cet article, maintenant qu'on en a découvert l'absurdité. Peu importe les motifs invoqués, c'est ce qu'il nous demande de faire. Lorsque j'ai posé une question au ministre au sujet des hôpitaux, il m'a assuré catégoriquement que les premières lignes:

Quiconque, étant autorisé sous le régime de la présente loi, à faire commerce de drogues. . .

ne se rapportent qu'aux grossistes.

L'hon. M. ELLIOTT: Pardon, aux personnes munies d'un permis.

M. BURY: Le ministre a dit que cela se rapportait aux marchands de gros et non aux marchands de détail. Or, il est bien évident, d'après le texte, que légalement cela comprend et les grossistes et les détaillants, car ces derniers doivent se procurer un permis, d'après la loi.

L'hon. M. ELLIOTT: L'honorable député verra que la première partie de la loi se rapporte à ceux qui doivent se procurer un per-

mis, puis aux pharmaciens détaillants, lorsqu'il est dit "n'importe quel pharmacien".

M. BURY: L'honorable ministre ne comprend pas ce que je veux dire. L'article dit:

Quiconque, étant autorisé sous le régime de la présente loi, à faire le commerce de drogues. . .

Le député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) a démontré que c'est la description légale et régulière du détaillant comme du droguiste. Le ministre n'a pas le droit, parce qu'il a une idée en tête, de me dire que cette description adéquate du détaillant ne désigne que le droguiste. Elle désigne quiconque est dûment autorisé à faire le commerce des drogues, que ce soit en gros ou en détail, et le député de Saint-Laurent-Saint-Georges l'a clairement démontré.

M. HOWDEN: La discussion porte sur le point de savoir si les hôpitaux doivent avoir une ordonnance de médecin pour se procurer une provision de narcotiques. L'honorable député de Pictou (M. Cantley) a fait remarquer, il y a quelques instants, que dans sa région les hôpitaux peuvent se procurer une quantité illimitée de narcotiques sans la moindre ordonnance et uniquement sur la signature du directeur de l'hôpital. Quand on réfléchit, on doit comprendre que c'est épouvantable de permettre à un hôpital ou à n'importe quelle autre institution de se procurer des narcotiques sur l'ordre de quelqu'un n'appartenant pas à la profession médicale; il est temps de faire cesser cette pratique. Je comprends que ce puisse être un embarras pour les hôpitaux que d'être obligés d'obtenir chaque fois une ordonnance de médecin pour se procurer de la morphine, de la cocaïne ou n'importe quel autre narcotique, mais pourquoi ne pas donner des permis aux pharmacies des hôpitaux comme aux autres pharmacies? On pourrait ainsi contrôler leur provision et elles pourraient acheter leurs drogues comme le font les pharmacies de détail.

M. BURY: C'est exactement ce que nous demandons.

M. SUTHERLAND (Oxford-Nord): On a longuement discuté le sujet, mais je dois dire que je n'approuve pas tout ce qu'ont dit mes collègues de ce côté-ci de la Chambre. C'est la première fois que j'entends dire qu'on peut se procurer des narcotiques sans certificat écrit soit d'un médecin, d'un dentiste ou d'un vétérinaire. Je ne pense pas qu'on puisse le faire dans l'Ontario. Si le cas s'est présenté dans Pictou et qu'on puisse là-bas se procurer des drogues de cette façon, le ministre est bien avisé de proposer cet amendement pour l'empêcher. Quant aux hôpitaux, je ne pense pas que cela soit bien important pour eux. Il y a toujours un médecin attaché d'une façon quelconque à l'hôpital. Dans les petits hôpitaux, le médecin reste une semaine ou un mois et il peut parfaitement inclure cela dans ses fonctions. Si le surintendant lui disait qu'on a besoin de ces drogues, il pourrait donner une ordonnance régulière et si cela ne se fait pas, on devrait le faire dorénavant. Je ne vois rien dans cet amendement qui ne soit pas absolument régulier et au point.

M. MURPHY: L'honorable préopinant dit qu'il ne voit rien de mal dans cet amendement. Il est possible qu'il ait raison, mais je ferai remarquer qu'on n'a aucun contrôle sur les hôpitaux qui ont un stock de drogues. Le détaillant est tenu d'exercer un contrôle sur toutes ses drogues narcotiques; le ministre pourrait-il nous dire pourquoi les hôpitaux ne devraient pas tenir compte des drogues qu'ils ont en mains? Il n'y a pas de dispositions dans la loi qui prévoit ce cas, et c'est une des raisons pour lesquelles j'estime qu'il devrait exister, pour les hôpitaux, un moyen régulier de se procurer les drogues qu'il leur fait, et qu'il devrait être tenu un registre régulier de ces drogues pendant que les hôpitaux en ont la possession.

M. SUTHERLAND (Oxford-Nord): Si l'on adopte cet amendement, il faudra tenir un registre de toutes les fournitures que reçoivent les hôpitaux. Une infirmière assez habile pour être appelée à la surintendance d'un hôpital devrait certes êtres digne de confiance; du moins c'est ce que je pense. Dans un hôpital, les drogues sont prescrites par une ou deux pastilles à la fois et l'on ne saurait y tenir un registre qui indiquerait la destination de chaque quart de grain de morphine. Il faut avoir confiance au directeur et je n'ai jamais entendu parler d'un hôpital où la question est devenue en jeu.

(L'article est adopté.)

M. CAHAN: J'aimerais à faire consigner mon point de vue avant la 3e lecture du projet de loi. En adoptant ce bill sous sa forme actuelle, le ministre doit en prendre la responsabilité parce qu'il est adopté en des termes qui ouvrent la porte au commerce illicite des drogues, et l'assure de l'impunité. Je déplore qu'il ne se soit pas rendu à l'avis formulé de ce côté-ci de la Chambre et n'ait pas retiré le bill pour le rédiger de nouveau.

(Rapport est fait du projet de loi.)

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA CONVENTION DU COMMERCE AVEC LES ANTILLES.

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 15) concernant les relations commerciales avec les Antilles anglaises, les Bermudes, la Guyane anglaise et le Honduras britannique.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Avant que la Chambre se forme en comité et avant de m'opposer à la motion, dois-je entendre que c'est la dernière affaire de l'ordre du jour que l'on mettra en délibération ce soir?

L'hon. M. ROBB: Oui.

M. CAHAN: J'avais l'impression que le ministre était convenu qu'avant l'adoption du bill, il nous communiquerait de plus amples renseignements. Il devait nous donner un état détaillé de ce qu'il en coûterait probablement pour subventionner les navires destinés à ce service, les frais d'établissement nécessaires pour la construction des navires requis pour donner suite à la convention, advenant sa ratification, et les frais estimatifs de leur entretien.

M. l'ORATEUR: Je ferai observer qu'il serait mieux de communiquer ces renseignements lorsque la Chambre siégera en comité. (La motion est adoptée et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.)

L'article 1er est adopté.

Sur l'article 2 (approbation du traité).

M. CAHAN: Monsieur le président, je suis d'avis que c'est le moment, avant que la convention soit approuvée, où il convient que le ministre nous fournisse les renseignements qu'il a promis, lors de l'examen de la résolution, quant aux frais d'établissement que comportera l'exécution de cette convention, ainsi que concernant les débours probables sous formes de subventions ou à d'autres fins.

L'hon. M. ROBB: La question est tout à fait dans l'ordre. Lorsque nous avons été saisis de cette mesure il y a quelques semaines, j'ai dit à la Chambre que nous avions publié des avis d'adjudication et que les propositions devaient être ouvertes à une certaine date. En réponse à ces avis, nous avons reçu deux soumissions. Nous n'en avons accepté aucune. Nous sommes venus à la conclusion qu'il n'était pas dans l'intérêt public de les accepter; le chiffre en était trop élevé. Depuis, on nous a informés que la Royal Mail Steam Packet Company, qui depuis des années a des navires allant à cette partie des îles, était prête à assurer un service mensuel de navigation sans subvention, et la marine marchande du Canada fournit un service aux dates qui ne viennent pas en conflit avec les départs de la Royal Mail Company, de sorte que dans l'ensemble, le service, tout en ne répondant pas tout à fait aux exigences de la convention de 1920 égalira ce que nous avons eu jusqu'ici.

Un certain nombre de personnes qui s'intéressent de près au commerce entre le Canada et les îles des Indes occidentales m'ont demandé dans combien de temps cette convention entrera en vigueur. Mon honorable ami sait qu'elle entrera en vigueur par voie de proclamation. Les Antilles anglaises ont adopté les mesures législatives voulues et lorsque le Canada aura adopté la loi nécessaire, un délai sera fixé durant lequel le Gouverneur en son conseil pourra lancer sa proclamation s'il le juge à propos.

Les Bermudes ont adopté la loi nécessaaire le 7 août 1925; le Honduras britannique, le 20 août 1925; la Guyane anglaise, le 25 septembre 1925; la Trinité, le 16 octobre 1925; la Jamaïque, le 22 octobre 1925; les îles sous le Vent, la Grenade, Saint-Vincent, Sainte-Lucie, vers le 20 février, 1926; les îles sous le Vent, Antigoa, Montserrat, Saint-Christophe, Nevis, le 3 mars 1926; la Barbade, le 6 avril 1926. Les îles Lucayes (archipel de Bahama) sont les seules qui n'ont pas encore ratifié le traité.

J'ai déjà dit qu'on m'avait demandé à quelle date le traité entrerait en vigueur. J'ai voulu savoir pourquoi on désirait ce renseignement. On me répondit: "Je ne voudrais pas que la chose fût rendue publique aujourd'hui, car nous sommes intéressés aux relations commerciales entre le Canada et quelques îles des Antilles, à la seule condition que nous ne soyons pas tenus d'observer les conditions d'une subvention." Un industriel de Vancouver nous a appris, de son côté, qu'il allait mettre en service une ligne de paquebots entre la côte du Pacifique et les Antilles. La Chambre peut voir par là que le Gouvernement pourra compter sur un meilleur service qu'il n'avait prévu et qui devra coûter beaucoup moins cher. Voilà où en est la question. Après que le Parlement aura approuvé la convention, le Gouvernement sera en mesure, je crois, de procurer un bon service sans frais additionnels.

L'honorable membre se souviendra que nous donnions depuis quelques années une subvention annuelle de $340,000 à la Royal Mail Steam Packet Company. Le service proposé dans la présente convention est à peu près le même que celui prévu par la convention de 1920; mais le Canada ne l'a jamais mise à exécution. Nous n'avons pas établi de service, parce qu'il devait coûter plus cher que l'on n'avait prévu. La nouvelle convention établissant des facilités de commerce entre le

Canada et les Antilles; le gouvernement des Antilles et le Canada s'étant réciproquement accordé des réductions de droit, le commerce va prendre un tel essor que les armateurs vont être encouragés à mettre des navires à la disposition des négociants. Telle est la situation.

M. CAHAN: Je remercie le ministre d'avoir résumé la discussion qui a déjà eu lieu sur ce sujet. Cependant, le comité aimera être renseigné sur les frais d'exécution de l'article IX de la IIe partie de la convention. Je ferai observer au ministre que la Royal Mail Steam Packet Company, ayant fait connaître son intention d'exécuter le service sans aucune subvention de l'Etat, mais libre de toute obligation contenue dans cette convention, va augmenter les embarras du Gouvernement pour assurer un service rival de la Royal Mail qui, elle, ne sera pas tenu d'observer les conditions du contrat. La concurrence sera plus grande. La compagnie chargée de fournir le service suivant les termes de la convention, en opposition avec la Royal Mail, aura besoin d'une subvention plus considérable pour lui faciliter l'exécution des conditions énoncées à l'article IX de la IIe partie de la convention.

Le ministre affirme que des entrepreneurs se proposeraient de créer un service de transport additionnel. Cela est bien possible. Deux ou trois lignes de steamers pourront se faire concurrence sur un des deux océans. Par le fait que ces lignes sont créées par des sociétés indépendantes, le Gouvernement se trouvera embarrassé pour exécuter son contrat avec les Antilles anglaises; il faudra augmenter le chiffre de la subvention, afin de procurer aux exportateurs un bon service de transport en exécution de la convention.

Le ministre reconnaîtra aussi que ces lignes indépendantes ne pourront pas donner un service de la valeur exigée par les termes de la convention passée avec les Antilles anglaises. En prenant connaissance du bill qui accordait des réductions de droit pour correspondre aux dégrèvements prévus dans la convention, j'ai cru que le ministre faisait ces concessions aux Antilles sans être bien décidé à mettre à exécution l'autre partie du marché relative à la création d'un service maritime. J'en étais étonné. Je ne crois pas me tromper en disant que toute réduction de droit prévue dans la convention pour les Antilles avait déjà été faite au moyen du bill voté par la Chambre et qui avait rapport au tarif. L'article 3 du bill n° 15 décrète que ces réductions n'entreront en vigueur qu'à la ratification de la convention. Voici le texte de l'article 3:

Dès que le présent traité sera mis en vigueur et aussi longtemps qu'il le demeurera, les marchandises mentionnées dans ledit traité, qui sont des produits naturels ou fabriqués de quelqu'une des colonies parties audit traité et qui sont transportées par un navire sans transbordement, sauf le transbordement à un port de quelqu'une desdites colonies, directement à un port de mer ou de rivière du Canada, seront admises au Canada aux taux de droits prévus audit traité.

Je ne sais pas si le bill relatif au tarif a été adopté par le Sénat et approuvé par le Gouverneur général, mais une fois cette formalité accomplie, l'article 3 n'aura plus d'emploi, par la raison que toute réduction prévue par cette convention a déjà fait l'objet d'une loi spéciale. Mettons-nous cela bien dans l'idée, puis passons à l'article IX de la convention. Voici ce que j'y trouve:

Subordonnément à la ratification du présent traité ainsi qu'elle est mentionnée ci-après à l'article XII, le gouvernement du Canada organisera un service de navires à vapeur ou à essence pour le transport des dépêches, des passagers et du fret. Ce service devra commencer aussitôt que possible, et, à tout événement, dans un délai de quinze mois après la date de la ratification du présent traité, entre le Canada, les Bermudes, les Iles sous le Vent, les Iles du Vent, la Barbade, la Trinité et la Guyane anglaise, sur les lignes suivantes:

1. Un service bi-mensuel de navires pour le transport, pendant toute l'année, du fret, des dépêches et des passagers des ports océaniques canadiens, avec escale, à l'aller et au retour, aux Bermudes, à St-Kitts, à Nevis, à Antigoa, Montserrat, à la Dominique, à Sainte-Lucie, à la Barbade, à Saint-Vincent, à la Grenade, à Tabago, à la Trinité et à Demerara.

2. Les navires auront de 5,000 à 6,000 tonneaux bruts de jauge, seront capables de maintenir une vitesse océanique de 12 nœuds au moins, de loger 100 passagers de première classe, 30 de seconde et 100 passagers de l'avant ou de pont, et devront être pourvus d'entreponts et de l'installation frigorifique requise, d'au moins 10,000 pieds cubes.

Or, quant à la question d'une route rivale, je demande au ministre de nous dire franchement s'il est probable que l'une quelconque de ces compagnies indépendantes puisse fournir un service conforme aux stipulations de ces articles de la convention conclue avec les Antilles. Je ne le crois pas. Nous savons donc qu'il y aura une concurrence plus formidable sur cette route et par conséquent que le trésor public devra verser une subvention bien plus forte pour appuyer une ligne concurrente qui satisfasse aux exigences des paragraphes 1 et 2 de l'article IX. Le paragraphe 3 dudit article est ainsi conçu:

En sus de ce qui précède, le gouvernement du Canada devra procurer, pour le transport des marchandises, un service bi-mensuel de navires de 4,300 tonneaux de jauge poids mort, ou à peu près, ayant une vitesse d'environ 10 nœuds qui partiront en été, des ports fluviaux canadiens et, en hiver, des ports maritimes canadiens, faisant escale à St-Kitts, à Antigoa, à la Barbade, à la Trinité et à Demerara.

Il est possible que ce service des marchandises s'obtienne de quelque manière. Je connais si peu la situation que je n'oserais me prononcer; cependant je ne crois pas que la

marine marchande de l'Etat compte aujourd'hui les navires qu'il faut pour fournir le service des marchandises exigé par le paragraphe 3. On arrivera peut-être à assurer ce service moyennant une entente avec quelque autre ligne. Mais combien cela coûtera-t-il au pays? Quelle subvention sera nécessaire, de l'avis du Gouvernement? S'il faut construire d'autres navires, chose probable, quels déboursés faudra-t-il effectuer sur le compte du capital pour cette construction? Le ministre ne doit pas s'attendre à ce que nous allions en aveugles. Tous, nous sommes disposés à faire des concessions aux Antilles anglaises; mais nous devons savoir ce que ces concessions vont coûter au trésor national. Le Parlement a déjà consenti des concessions dans le passé; mais on devrait nous dire le coût approximatif de ces services.

Puis certaines dispositions de l'article X ont trait aux compartiments réservés aux marchandises et aux passagers. Et l'article XIII intéresse un autre service qui peut fort bien se révéler le plus coûteux des deux. L'article XIII est ainsi conçu:

Le gouvernement du Canada s'engage à établir aussitôt que possible, et à tout événement dans les quinze mois qui suivront la ratification du présent traité tel que prescrit à l'Article XVI, un service bi-mensuel pour le transport de la poste, des passagers et des marchandises entre les ports du Saint-Laurent en été, et, en hiver, entre les ports océaniques du Canada qui peuvent être désignés par le gouvernement canadien, et faisant escale à l'aller et au retour aux Bermudes, aux îles Bahama et à Kingston, Jamaïque, alternant avec un service bi-mensuel pour le transport direct du fret entre lesdits ports canadiens et Kingston, Jamaïque.

1. Les paquebots à passagers devront être de mêmes dimensions que ceux envisagés pour la route de l'est, c'est-à-dire de 5,000 à 6,000 tonneaux bruts de jauge, d'une vitesse océanique de 14 nœuds, pouvant loger 100 passagers de première classe, pourvus d'entreponts, et de compartiments frigorifiques pour environ 70,000 régimes de bananes, et aussi de compartiments frigorifiques pour les viandes canadiennes, le poisson, le beurre, le fromage et les autres produits laitiers du Canada à destination des Colonies, ainsi que pour les fruits, les légumes verts, etc., des Colonies à destination du Canada.

2. Chaque paquebot à marchandises devra aussi avoir une vitesse d'environ 10 nœuds et des installations frigorifiques pour environ 50,000 régimes de bananes.

3. Le gouvernement du Canada doit fournir, pour un service bi-mensuel entre le Honduras britannique et Kingston, Jamaïque, en raccordement avec celui des paquebots spécifiés à l'Article XIII-1, un paquebot d'environ 1,000 tonneaux de jauge, d'une vitesse de 10 nœuds, pouvant loger au moins 20 passagers de première classe, et pourvu de compartiments frigorifiques.

Le ministre n'ira pas prétendre, je pense, qu'aucune compagnie du globe s'engage à fournir ce service sous l'empire de l'article XIII sans recevoir en échange une très forte subvention. Je ferai même remarquer au ministre que nulle subvention que le Parlement voterait ne serait assez forte pour assurer pareil service en ce moment; et advenant la ratification de la convention, sa mise en vigueur pourra obliger le Gouvernement à construire des navires à ses propres frais.

Quant au service subsidiaire entre Kingston, Jamaïque, et le Honduras britannique, il s'agit simplement d'un navire de 1,000 tonnes, ayant une vitesse de dix nœuds et pouvant loger vingt passagers de première classe; mais quiconque n'est pas aliéné n'ira pas prétendre que ce service pourra s'obtenir sans subvention. Je connais un peu la situation là-bas et je ne crois pas qu'un seul exploitant de navires entreprenne ce service, tout petit qu'il est, sans l'assurance d'une forte subvention. Voilà donc où nous en sommes: le Gouvernement nous demande d'adopter un bill ratifiant une convention, et, aux termes de l'article 6 dudit bill, le Gouverneur en son conseil est autorisé à rendre les arrêtés et établir les règlements jugés nécessaires à l'exécution des dispositions et de l'intention du traité. Ai-je raison de croire que l'article 6 donne au gouverneur en son conseil le pouvoir, sans s'adresser au Parlement, d'accorder une subvention à ces vapeurs, ou, si l'on n'obtient pas le service au moyen d'une subvention, de construire des navires qui coûteront peut-être 5 millions de dollars, somme raisonnable pour un service, ou dix millions pour deux services? Veut-on dire que le gouverneur en son conseil obtient le pouvoir de conclure tous les arrangements financiers pour donner suite aux dispositions de cette mesure et de ladite convention? La mesure est assez vague, et je suggère que le comité ne devrait pas l'adopter jusqu'à ce que nous ayons une idée juste des dépenses en capital et en frais annuels. Je demanderai au ministre, qui est en possession de tous les renseignements, ce que sera la dépense en capital pour la construction des navires d'un tonnage suffisant et capable de donner un service convenable conformément à la convention pour les deux principaux services et le service secondaire avec le Honduras britannique?

L'hon. M. ROBB: Comme je l'ai laissé entendre déjà, la promesse d'une augmentation de commerce est telle que nous espérons que la subvention exigée sera de beaucoup inférieure à celle que l'on croyait d'abord devoir payer. Je n'aime pas à répéter les choses, et j'espère que mon honorable ami suivra les remarques que je vais faire. Je lui ai déjà dit que la compagnie Royal Mail Steam Packet a établi un service mensuel sans subvention; qu'une autre compagnie est prête à établir une ligne de vapeurs faisant directement escale au Canada.

M. CAHAN: Quel est ce service?

L'hon. M. ROBB: Cette ligne sera sur le service occidental. Une ligne de vapeurs fait déjà le service entre les Antilles et la côte canadienne du Pacifique. Nous croyons qu'il vaut mieux ratifier la convention dans l'espoir que l'augmentation probable du commerce encouragera les armateurs à suivre cette route sans grande subvention. J'admets immédiatement qu'il sera peut-être nécessaire, afin de répondre aux désirs des plus petites îles, de subventionner un certain service qui sera relié au service principal, mais nous n'allons pas demander au Parlement au cours de cette session de voter un crédit autre que celui que nous avons voté depuis quelques années. D'après cette convention, si elle est ratifiée, au point de vue de la subvention et du service de vapeurs, le Canada ne sera pas en plus mauvaise posture qu'il ne l'a été depuis l'entente de 1920. Nous serons en bien meilleure posture car avec la réduction du tarif canadien et du tarif des Antilles, le commerce augmentera entre les deux pays.

M. CAHAN: Le ministre n'a pas été très franc avec moi. Il n'a pas répondu clairement à l'objection qui veut que ces services entièrement indépendants du Gouvernement, qui refusent toute subvention du Gouvernement, qui refusent de subir le contrôle ou la direction du Gouvernement, feront directement concurrence au service que ce dernier s'engage à subventionner.

L'hon. M. ROBB: Si nous avons un service de transport entre le Canada et les Antilles, est-ce que l'honorable député s'imagine que les îles des Antilles, qui sont partie à la convention, et qui, en vertu des termes de cette dernière, sont tenues de payer pour ces services, vont subventionner une autre ligne de vapeurs? Tout ce qu'elles veulent, c'est le transport pour le commerce.

M. CAHAN: Mais le ministre sait qu'aucun des services en question n'a le caractère, la classe et la qualité qu'exige cette convention. Il sait très bien que cette convention ne sera pas respectée si l'on se contente des services qu'offrent ces parties indépendantes. Il sait que la concurrence exige une subvention plus élevée de la part du trésor fédéral, si on veut amener une autre ligne qui se placera sous la direction du Gouvernement, recevra une subvention de ce dernier et donnera un service conforme à celui qu'exige la convention. Le gouvernement des Antilles n'est pas pour se laisser jouer simplement parce qu'une compagnie indépendante se présente et offre un service de troisième ou de deuxième classe qui ne correspond en rien aux termes de la convention et ne remplit pas les obligations que le Gouvernement et le Parlement du Canada promettent en vertu de cette mesure.

Nous faisons déjà des concessions dans notre tarif en faveur des Antilles occidentales, mais le ministre est absolument optimiste lorsqu'il suppose que l'augmentation du commerce va être si énorme qu'il faudra deux ou trois services pour s'en charger. Le ministre, je sais, nous a foruni les chiffres sur le commerce, mais quiconque connaît les Antilles sait qu'il n'y a qu'un certain volume de commerce et que, même avec les réductions, ce commerce n'augmentera pas dans une très large mesure. Je demanderai de nouveau au ministre de nous donner un aperçu des dépenses qu'encourra le Gouvernement pour la construction de ces navires qui devront maintenir un double service principal et un service secondaire avec le Honduras britannique, s'il devient nécessaire de construire des navires pour ces services? Il est ridicule de dire que nous sommes en aussi bonne posture que sous l'entente de 1920. Le ministre sait que ni le gouvernement précédent ni le gouvernement actuel n'ont pu remplir cet engagement. Il était impossible de fournir les navires de la qualité, du type et de la catégorie spécifiés dans cette convention. Pourquoi nous engager de nouveau avant de savoir si nous pouvons respecter le marché et combien nous coûterait, le cas échéant, la construction de navires, dont l'exploitation entraînerait des déficits, ou à combien s'élèverait la subvention, s'il nous fallait en donner une aux paquebots nécessaires pour maintenir le service? On devrait nous donner des renseignements sur ces points.

M. MacLAREN: Une partie importante de la convention de commerce avec les Antilles anglaises est celle qui stipule qu'on fournira des navires d'un certain genre. Ces navires devront avoir un tonnage et une vitesse déterminés et contenir des entrepôts frigorifiques d'une étendue spécifiée. Si j'en crois le ministre, une partie de ce service sera assurée par la même compagnie qu'autrefois.

L'hon. M. ROBB: Pas nécessairement. J'ai dit que cette compagnie fait le service actuellement.

M. MacLAREN: En outre, la marine marchande du gouvernement canadien fera circuler des paquebots entre le Canada et les Antilles. On a toujours pensé qu'il était très important de fournir des navires plus considérables et plus rapides et contenant des compartiments frigorifiques convenables. Les navires de la marine marchande du gouvernement canadien sont-ils dans ce cas? Si je ne me trompe, ils n'ont ni la vitesse, ni les dimensions, ni l'outillage voulus. Si la marine

commerciale de l'Etat doit assurer une partie du service, ses navires répondront-ils aux exigences de la convention? Le ministre pourrait nous renseigner sur ce point.

Je me demande si les Antilles se contenteront du service qu'assurera la marine marchande de l'Etat, au dire du ministre. Nous aimerions à avoir des précisions sur ce point. Mais, que les Antilles en soient satisfaites ou non, je crains que nous n'ayons pas le service supérieur sur lequel nous comptions et qui est nécessaire si nous voulons établir un commerce convenable. J'ai examiné le projet de loi, mais je n'ai pas trouvé l'article qui permettrait aux navires de faire escale dans les ports américains. Si je ne me trompe, un article permet aux navires de s'arrêter aux ports américains, soit en allant soit en revenant. Bien que cela ne change rien, peut-être, à la préférence accordée en général aux marchandises importées par la voie d'un port canadien, c'est néanmoins fort répréhensible, car cela porte atteinte à la politique d'ordre général, qu'on prétend avoir suivie, d'encourager l'augmentation du trafic des ports canadiens. A cause de la permission accordée par cet article, il est possible qu'on se serve des ports américains. Je sais que plusieurs chambres de commerce ont protesté auprès du ministre contre cet article. Nous le prions de s'expliquer et de dire s'il s'en tient encore à l'article qui permet de faire escale aux ports américains.

L'hon. M. ROBB: Quand nous avons demandé des soumissions, nous avons ajouté cette disposition:

En plus des escales énumérées plus haut, on peut présenter des soumissions pour l'un des services ou les deux, ou pour une partie de ces services, comportant une escale dans un port des Etats-Unis, dans l'une ou l'autre direction.

On agissait ainsi, croyant qu'il serait possible d'obtenir une offre moins élevée si les paquebots avaient le droit d'arrêter à un port américain pour y prendre des voyageurs. Le Gouvernement n'a pas accepté les soumissions qu'il a reçues et aucune disposition du projet de loi n'autorise les navires à faire escale dans un port américain.

M. MacLAREN: Les soumissions s'inspiraient du projet de loi.

L'hon. M. ROBB: Oui, mais le projet de loi ne renferme aucune disposition relative aux ports américains. Mon honorable ami (M. Cahan) a insisté sur la nécessité de donner au Parlement une idée de ce que le service coûtera. On a demandé les soumissions dont j'ai parlé afin que le Gouvernement sache à peu près quels seraient les frais du service.

Mes honorables collègues conviendront qu'il ne serait pas dans l'intérêt général de divulguer le chiffre des soumissions que le Gouvernement jugeait trop élevées. Nous aurons quinze mois pour déterminer quel service nous pourrons fournir et si ce service donnera satisfaction aussi bien au Canada qu'aux Antilles. S'il est nécessaire, nous demanderons au Parlement de se prononcer sur la subvention. Mon honorable ami (M. MacLaren) dit que des chambres de commerce ont protesté contre le projet de permettre les escales aux ports américains. Je le répète, nous avons abandonné ce projet. Nous en avons parlé quand nous avons demandé les soumissions, afin de nous renseigner. Certaines chambre de commerce ont protesté contre certains aspects de la convention; mais d'autres nous ont demandé avec instance de mener l'affaire à bonne fin. Avant de terminer, je désire citer une ou deux lettres que j'ai sous les yeux. La première vient de la chambre de commerce de Toronto et porte la date du 20 mars 1926:

A une réunion du conseil exécutif de cette Chambre, tenue hier, on a discuté la nouvelle entente commerciale entre le Canada et les Antilles. Ce fut le sentiment unanime du comité que, toutes les îles intéressées ayant ratifié l'entente, il est de la plus grande importance qu'elle le soit maintenant au plus tôt par le Parlement du Canada. Il nous a fait plaisir d'apprendre hier soir par les journaux que vous aviez saisi hier la Chambre de cette question et que la demande faite au nom du Gouvernement, par le ministre du Commerce, pour faire ratifier l'entente par le Parlement, ait été si favorablement accueillie par les deux côtés de la Chambre. Cette façon d'agir mérite d'être louée et nous avons sincèrement confiance qu'on ne perdra pas de temps à mettre la dernière main aux derniers actes nécessaires à la ratification de l'entente et à en donner avis en conséquence aux diverses îles, pour qu'elles aient l'assurance du désir sincère du Dominion du Canada de collaborer avec elles à retirer le meilleur parti, dans notre intérêt réciproque, de l'exécution de cette entente.

Cette lettre porte la signature de M. Wilson, le président. J'ai également une lettre du Board of Trade de Montréal, adressée le 16 juin 1925 au ministre du Commerce:

Service maritime. Les services maritimes, pour être satisfaisants et réussir, ont à compter avec des arrangements douaniers favorables et sur un accroissement du volume des affaires; nous suggérons donc qu'on devrait penser à cela en songeant au service maritime.

Or, grâce à l'abaissement de notre tarif, nous avons encouragé une recrudescence de commerce avec les Antilles, et les Antilles ont encouragé le commerce avec le Canada. C'est pourquoi, les compagnies maritimes viennent trouver le Gouvernement et lui disent: "Nous sommes prêtes à inaugurer le service aussitôt que l'entente sera ratifiée." Selon moi, on devrait bien confier au Gouvernement la tâ-

che de voir jusqu'à quel point ces compagnies pourront assurer un service qui soit aussi approuvé par les diverses îles des Antilles. Je le répète, avant de faire d'autres frais, le Gouvernement doit revenir devant le Parlement, et nous avons quinze mois pour cela.

M. CAHAN: N'est-il pas vrai que la ratification de cette entente engage non seulement le Gouvernement et le Parlement, mais que le pays doit aussi tenir à honneur d'en respecter tous les termes?

L'hon. M. ROBB: Pas plus qu'en 1920.

M. CAHAN: Je ne parle pas de la parole violée en 1920, dont on s'est tant plaint et qui a donné lieu à tant de discussion. Nous ne voulons plus manquer à notre engagement. Si le Parlement s'engage par cette entente, il ne s'engagera pas plus qu'au temps où cet engagement fut violé; seulement sachant maintenant que le gouvernement du Canada a déclaré qu'il n'était pas possible d'exécuter les conditions de l'entente, sachant que c'est ce qui fit violer l'entente de la part du Gouvernement et de la population du Canada, il faut que nous sachions bien maintenant ce à quoi nous nous engageons. Nous nous engageons sur l'honneur du Parlement à ce que les conditions de l'entente soient exécutées en entier. Le Gouvernement ne saurait se plaindre qu'il a conclu cette entente sans connaissance de cause; il a eu toutes les chances de se renseigner et il avait sous les yeux ce manque de parole de la part de ce pays, chose dont je ne tiens nullement l'honorable député responsable. Nous devrions donc songer à cela maintenant que nous nous engageons à exécuter cette entente. A quoi bon dire qu'en deçà de douze mois, c'est-à-dire avant une autre session, le Gouvernement se présentera devant la Chambre et le Parlement sera appelé à voter les crédits nécessaires pour exécuter l'entente, disons 10 millions en frais de premier établissement et un ou deux millions pour combler le déficit annuel? A sa prochaine session, le Parlement sera tenu en honneur de ratifier n'importe quelle somme que l'honorable député pourra demander pour l'exécuter parce que, aujourd'hui nous avons pris l'engagement de l'exécuter dans son entier. Mais l'honorable député nous dit: "Attendons un an ou quinze mois; nous n'avons pas, avant ce délai, à mettre de nouveaux navires en service." C'est bel et bon. Veut-il dire que la compagnie Royal Mail ou une autre compagnie maritime indépendante ont fait savoir que sans aucune subvention de l'Etat elles entreprendront de transporter du fret et des passagers pour un des deux services et demi,—car il s'agit d'un double service et d'un service subsidiaire? Il sait que ni la Royal Mail ni l'autre compagnie dont il a parlé n'ont la moindre intention de mettre en service des navires du genre, de la classe, et de la qualité exigés par l'entente, et il sait, avec autant de certitude qu'il sait qu'il est assis à son siège ce soir, que les Antilles, après avoir été une fois trompées et ayant été déjà encouragées à avoir un service de ce genre et de cette classe, ne se contenteront pas du service inférieur que se proposent de donner ces compagnies indépendantes.

L'honorable député nous dit qu'il a reçu deux soumissions qu'il a toutes deux rejetées. A-t-il reçu des soumissions pour les deux principaux services et pour le service subsidiaire? Nous l'ignorons; il le sait, mais il ne nous a jamais renseignés. L'impression dans le public est qu'il n'a jamais reçu aucune soumission pour l'un des services principaux, ou que s'il en a reçu, le prix en était si effrayant qu'il n'y avait aucun espoir que le Gouvernement l'acceptât. L'honorable député peut nous dire sur-le-champ s'il a reçu des soumissions touchant les deux services principaux. A-t-il reçu une soumission touchant le service subsidiaire de la Jamaïque au Honduras? Dans l'affirmative, maintenant que ces soumissions ont été refusées, pourquoi ne devrions-nous pas connaître en chiffres ronds le total des soumissions reçues? Cela donnera au Parlement une certaine idée des obligations financières que nous assumons et de la somme que nous aurons à voter, à la prochaine session, pour tenir cette promesse statutaire et montrer le bonne foi du Canada envers les gouvernements des Antilles anglaises.

M. MALCOLM: Monsieur le président, je n'entends pas répondre au nom du ministre quant au prix du service, mais, à mon avis, l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges dresse simplement un épouvantail qu'il faut abattre. Comme membre du comité qui a négocié avec les représentants des Antilles, je n'ai pas constaté l'impression qu'en ne fournissant pas le service entier prévu par la convention de 1920, le Canada ait commis un manque de parole aussi grand que le dit l'honorable député. Les représentants des Antilles ont déploré, comme de raison, que le service ne soit pas tout à fait aussi bon qu'ils l'avaient espéré, mais ils n'accusent pas du tout le gouvernement canadien d'avoir manqué de parole. Ils ont fait remarquer que, par suite des négociations des gouvernements passés, les échanges ont augmenté. Nos importations des Antilles se sont accrues de 9 millions en 1913 à 24 millions en 1921, et nos exportations se sont accrues de 5 à 18 millions sous le régime du service que l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges pré-

tend si insuffisant. Ils nous ont indiqué qu'ils voulaient un service quelque peu meilleur. Nous comprenons tous la difficulté d'obtenir des bateaux du tonnage approprié à ce service particulier. On ne peut utiliser que des navires d'un tirant d'eau de dix-huit pieds, à cause de la barre à franchir à Demerara, et pareils navires ne sont pas faciles à avoir. Mais à mon sens, l'Assemblée devrait faire preuve de largeur de vues relativement à cette question. Presque tous les hommes d'affaires qui ont vu s'accroître notre commerce avec les Antilles de 1913 à 1921, et qui se rendent compte que le commerce global des Antilles avec les autres pays se monte à 90 millions, jugent qu'il nous sera très aisé de porter nos échanges à 30 millions. Il est facile d'imaginer une augmentation de 100 p. 100. A supposer que, par un détournement du commerce, les bananes s'importent par les ports canadiens, que nous doublions nos échanges avec les Antilles, le ministre a parfaitement raison, je pense, de demander au Parlement, de lui faire confiance. Il possède des renseignements qu'il ne m'a pas révélés et qu'il serait injuste, selon moi, de lui demander de révéler à l'Assemblée, et bien que je ne puisse parler avec autorité en son nom, je crois par ce que je sais des négociations, qu'il y a tout lieu de nous attendre à ce que l'accroissement des échanges avec les Antilles allège le fardeau des subventions.

L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges parle de l'honneur national. Je ne crois pas que cette entente détruise en rien l'honneur national. Je crois à la possibilité de fournir le service requis, parce que les échanges seront là pour le motiver. Nous nous efforçons depuis quelques années d'induire les Canadiens à passer une villégiature d'hiver aux Antilles Anglaises. Beaucoup d'argent canadien s'en va en Californie et en Floride, mais les Antilles anglaises renferment des endroits délicieux pour y passer l'hiver, comme nous le savons tous. Si un service de voyageurs raisonnablement bon s'établit, il y a tout lieu d'espérer qu'un bien plus grand nombre de Canadiens qu'à présent iront aux Antilles. A parler de sang-froid, comme membre du comité, j'ai tout lieu d'assurer l'Assemblée que, d'après ma connaissance des négociations, les délégués des Antilles n'ont pas fait grief du service de 1920 ni à l'ancien gouvernement, ni au gouvernement actuel. Nous avons fait de notre mieux; le service n'a pas été ce qu'il aurait dû être. Tous les députés conviendront, je pense, de l'accroissement énorme de notre commerce, même sous le régime du service que nous avons donné. Vu les avantages commerciaux accordés par les deux parties, il est certes raisonnable de supposer que les échanges vont s'accroître et que pour ce motif le ministre des Finances n'aura pas la moindre difficulté à fournir le service prévu par cette convention.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je veux dire quelques mots pour appuyer l'attitude prise par l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) dont les commentaires ont été désignés par l'honorable député de Bruce-Nord (M. Malcolm) comme un épouvantail. Si l'honorable député veut lire attentivement cette convention que l'on nous demande de conclure, il ne pourra en venir qu'à une conclusion: c'est une affaire très sérieuse et très importante. S'il lit l'article 9 mentionné par l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges, il verra pourquoi la députation doit veiller avec beaucoup de soin à la façon dont se conclura le traité.

Ce traité nous oblige à maintenir toute l'année, entre les ports canadiens et les Antilles, un service bimensuel de paquebots faisant escale dans certains ports de celles-ci. Il est dit à l'article 2 que les navires jaugeront de 5,000 à 6,000 tonnes brutes, devront filer au moins 12 milles à l'heure, et transporter cent passagers de première, trente de deuxième classe, et cent de pont ou d'entrepont. L'honnorable député de Bruce-Nord croit que c'est chose facile à trouver. Croit-il que ce Gouvernement ferait bien de construire ces navires?

M. MALCOLM: Nous ne sommes pas tenus de les construire.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): C'est la convention.

M. MALCOLM: Nous devons les fournir.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Cela est vrai, mais si nous faisons un traité avec les Antilles, il faut l'exécuter.

M. MALCOLM: Nous l'exécuterons.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Il est dit en plus à l'alinéa 3:

> En sus de ce qui précède, le gouvernement du Canada devra procurer, pour le transport des marchandises, un service bi-mensuel de navires de 4,300 tonneaux de jauge poids mort, ou à peu près, ayant une vitesse d'environ 10 nœuds qui partiront, en été, des ports fluviaux canadiens et, en hiver, des ports maritimes canadiens.

Faisant escale à différents endroits. Puis, l'article XIII continue dans le même sens. Ce Gouvernement paraît avoir promis indéfiniment à ce sujet. Pour remplir ces promesses, il nous faudra dépenser une énorme somme d'argent, et le député de Saint-Laurent-Saint-Georges demande simplement au ministre de nous fournir une estimation rai-

sonnable de la dépense prévue. S'il ne veut pas nous donner cet aperçu, il n'est sûrement pas raisonnable de demander à connaître le montant demandé par ceux qui ont soumissionné pour ce service. J'appuie certainement la demande de l'honorable député.

M. MALCOLM: L'honorable député me permet-il de lui couper la parole? Voudrait-il, s'il était ministre des Finances, faire connaître d'avance aux soumissionnaires les prix qu'il compte payer?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le ministre a demandé et reçu certaines soumissions. Est-il déraisonnable et excessif de demander que les membres de la Chambre en connaissent le contenu, tout comme le ministre des Finances?

M. MALCOLM: C'est tout à fait déraisonnable.

M. CAHAN: Ne pouvons-nous pas connaître le prix seulement, peu importe les soumissionnaires?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Nous devrions connaître le montant des soumissions, et ensuite nous aurions une idée de ce que nous aurons à payer pour ce traité.

L'hon. M. STEVENS: L'opinion semble assez unanime quant à l'à-propos d'étendre ces relations commerciales. Pour moi, j'approuve cordialement toute mesure raisonnable de nature à stimuler le commerce entre le Canada et les Antilles. Ce traité-ci est l'une des choses que je demande depuis plusieurs années en cette Chambre, comme bon moyen d'accroître notre clientèle. Le ministre se souviendra aussi que je lui ai souvent demandé de s'appliquer à l'expansion du commerce avec d'autres parties de l'empire, et j'espère qu'il en trouvera maintenant l'occasion. Naturellement, le coût du service inquiète quelques-uns de ceux qui ont pris part à la discussion, et le ministre devrait dans la mesure raisonnable,—ce qu'il fera j'en suis sûr, dissiper cette inquiétude ou satisfaire cette curiosité. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges a demandé au ministre de dévoiler les soumissions qu'il a reçues, et j'avoue me rendre compte de l'embarras dans lequel se trouve le ministre. Je crois que notre devoir à tous est de faciliter la tâche du ministre, et s'il allait dévoiler ici,—c'est-à-dire, rendre publiques—les offres qu'il a reçues.

M. CAHAN: Si vous me permettez: ce n'est pas ce que j'ai demandé; j'ai demandé une indication générale du prix moyen, fondé sur les soumissions reçues.

L'hon. M. STEVENS: Cela ne me paraît pas déraisonnable, mais je raisonne présentement plutôt du point de vue du ministre. Je vois la difficulté, et peut-être aussi le moyen d'en sortir.

Il ne serait pas juste de demander au ministre de dévoiler ces soumissions parce que ce serait en définitive compromettre ses chances d'obtenir de meilleures conditions d'autres compagnies, ou même de celles qui ont soumissionné; mais si mon honorable ami se contentait de chiffres approximatifs, je ne crois pas qu'il y eût d'objection à cela. Je pensais ici bien attentivement à cette question. Il y a même quelques mois que je songe soigneusement à cette convention, et j'allais suggérer au ministre en sa qualité et sur sa responsabilité de ministre des Finances de donner quelque assurance générale à la Chambre à cet égard. Je comprends qu'il est difficile pour lui de s'engager d'une manière définitive touchant un montant maximum. Il n'est pas aisé de demander à un gouvernement de se lier les mains avec un montant exact. D'un autre côté, je crois que la Chambre a droit d'exiger du Gouvernement une certaine promesse que le Parlement le forcera à remplir plus tard. En d'autres termes, le ministre devrait assumer quelque responsabilité. Vu sa conduite passée et les rapports que j'ai eus avec lui, je sais que le ministre n'a jamais hésité à accepter une responsabilité qu'il pouvait convenablement prendre. Si j'en juge par ses paroles, il pourrait donner à la Chambre une assurance qui ferait droit à toutes les demandes, tout en étant libre de négocier avec les divers intérêts afin de donner plein effet à la convention.

Quant à moi, je trouve que ce pacte est des plus importants pour l'Ouest du Canada. Nous connaissons son importance pour l'Est. Depuis six ans, nous avons exploité un commerce d'environ 5 millions à 17 millions, et, en une seule année, il s'est monté à 22 millions, ce qui est considérable. Mais le commerce n'a guère progressé dans la Colombie-Anglaise surtout parce que, durant la guerre, il n'y a pas eu de trafic dans le canal à cause du manque de navires, et parce que, après les hostilités, à venir jusqu'à il y a trois ou quatre ans, le prix du fret était si élevé, que le commerce n'était pas profitable. Mais, si je ne me trompe, d'après la correspondance que j'ai reçue récemment, le ministre a l'assurance de quelque service sur la côte du Pacifique. Si nous obtenons ce service, je puis dire, d'après la connaissance que j'ai du commerce, qu'il donnera un grand essor au négoce de l'Ouest, négoce qui rivalisera avec le temps, je l'espère, avec celui de l'Est. C'est un but que nous devons nous efforcer d'atteindre.

Je suis donc d'opinion que cette convention mérite d'être encouragée. Je suggérerais de nouveau au ministre,—je ne parle pas dans un esprit de critique ni d'obstruction,—qu'il pourrait nous donner quelque assurance sur la limite,—dirai-je?—de la dépense entraînée par ces services. Nous pourrions alors bien nous entendre sur l'opportunité de l'adoption de ce pacte.

L'hon. M. ROBB: Cela me paraît être un bon compromis.

M. CANTLEY: Si j'ai bien compris le ministre lorsque ce sujet a déjà été discuté, il a montré quelque répugnance à donner à la Chambre les chiffres relatifs aux frais du service jusqu'à l'ouverture des soumissions, et tant qu'il n'aurait pas pris quelque décision à cet égard. Je suppose qu'il a pris cette décision maintenant, et je ne vois pas pourquoi il se considérerait les mains liées ou pourquoi il éprouverait des ennuis, si après avoir jugé les soumissions si élevées qu'il ne peut les accepter, il apprend à la Chambre quel est ce prix qu'il refuse. La divulgation du montant ne serait que laisser entendre à ceux qui doivent probablement soumissionner pour ce service qu'il ne peut être accordé à ce prix.

Si je ne me trompe, le ministre a déclaré qu'il avait un délai de quinze mois pour conclure ses négociations et prendre une décision. Ce n'est pas ce que je comprends. De la façon que j'interprète le contrat, le Gouvernement a un délai de quinze mois à partir de la date de la ratification pour établir le service de navigation. Je présume que nous ratifierons la convention maintenant. Mais il faut fournir les navires, et si nous voulons tenir nos engagements à l'égard des Antilles, ces navires doivent être en service dans la limite de quinze mois. Le ministre et tous les honorables députés savent que ces vaisseaux ne peuvent être prêts aussi facilement que des jouets d'enfants. Il faudra des mois, voire même la plus grande partie de l'année, pour les construire. Ils sont d'un type tel que l'on ne peut les trouver au hasard. Ils sont d'un faible tirant d'eau, d'une dimension et d'une vitesse spéciales. Il faut conclure des marchés avec les armateurs qui consentent à donner l'entreprise des navires, et il faudra qu'ils soient construits en moins de quinze mois en vertu des conditions de la convention.

Je suis assez surpris d'entendre dire par l'honorable député de Bruce-Nord (M. Malcolm) que les Antilles ne sont pas mécontentes du service que nous avons eu depuis quelques années. Mes renseignements, ma connaissance des Antilles et de ses habitants dans les Provinces maritimes, m'apprennent le contraire. Nous-mêmes, en réalité, avons eu honte de ce service. C'est exact, et tout Canadien qui a voyagé sur ces vaisseaux doit être de mon avis. Le service était fait par quatre vieux navires que la Royal Mail Company avait affectés au service des ports de l'Amérique du Sud. il y a une quinzaine d'années. Ces navires étaient sales, et ils le sont encore. Nous n'obtiendrons jamais un fort courant de touristes des Antilles avec des navires de la sorte. Allons-nous encore une fois manquer de parole à la population des Antilles?

Ce n'est guère honorable de la part du Canada, je le suppose, de conclure une convention comme celle-ci et de dire ensuite: nous avons quinze mois devant nous pour décider l'affaire; au bout de ce temps, nous verrons si, oui ou non, nous allons inaugurer ce service. Si nous sommes d'avis de ratifier ce traité de commerce, faisons-le en toute bonne foi et remplissons les obligations assumées. Au contraire, si nous n'avons pas l'intention d'assumer ces frais, disons-le séance tenante; déclarons franchement à nos cousins des Antilles que nous ne sommes pas prêts à acquitter les frais de ce service. Pour l'amour du Ciel cependant, que le Gouvernement se garde bien de signer un autre contrat, s'il n'a pas l'intention de le remplir. J'avais caressé l'espoir que nous nous asssurerions d'un fort volume du trafic de touristes entre le Canada et les Antilles. Mon honorable ami, le représentant senior d'Halifax (M. Black), n'est pas du tout optimiste en ce qui regarde les résultats de ce traité de commerce. Il doit être plus au fait de la situation que je ne le suis; cependant, il est une chose que je sais fort bien: c'est qu'il est impossible d'escompter la réussite si nous n'avons pas de navires de première classe à affecter à ce service; les anciens navires sont un déshonneur pour le pays et une insulte à l'égard de la population des Antilles avec laquelle nous avons conclu une convention de commerce.

L'hon. M. ROBB: Ainsi que j'allais le dire en réponse aux observations de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens), il serait peut-être possible d'effectuer un compromis, si nous prenions l'engagement au nom du Gouvernement de ne pas accorder une nouvelle subvention sans l'assentiment du Parlement, qui devra également se prononcer sur toute convention que nous pourrions conduire. Cette année, nous demanderons au Parlement de voter le crédit ordinaire de $340,000; il peut se faire toutefois que nous apportions des modifications au texte,—cependant, je n'ai pas examiné la question dernièrement,—de sorte que nous ne serons pas liés avec une seule compagnie.

De plus, je répondrai à mon honorable ami de Vancouver-Centre que j'ai reçu une lettre d'une compagnie maritime de Vancouver m'annonçant qu'elle allait inaugurer ce service; par malheur toutefois, cette lettre a été égarée de sorte que je ne l'ai pas sous la main ce soir. En regard de cette lettre toutefois, la dépêche suivante qu'a publiée un journal de l'Ouest est exacte:

Les brillantes perspectives commerciales avec les Antilles résultant de la signature d'une convention de commerce entre le Canada et les Antilles, ont décidé la "Canadian Transport Co. Ltd." à inaugurer un service direct de navires à vapeur entre Vancouver et autres ports de la côte du Pacifique et Port d'Espagne, île de la Trinité et autres ports des Antilles, suivant l'encouragement qu'elle recevra.

Le service qui sera connu sous le nom de la "Vancouver West Indies Line", a été inauguré le 23 avril avec le départ du paquebot *August*, de Vancouver. Le prochain départ se fera en juin, a annoncé la compagnie. Les plans élaborés pourvoient au départ d'un navire à toutes les six semaines ou aussi souvent que le volume du trafic l'exigera.

Les agents de la nouvelle compagnie à Port d'Espagne sont MM. Furness, Withy et Cie, Limitée.

Je le répète, nous n'assumons ni obligations, ni engagements d'aucune sorte, sans que le tout soit soumis à l'assentiment du Parlement. J'approuve toutes les observations de mon honorable ami de Pictou et je sais fort bien que le service n'était pas satisfaisant. C'est pour cette raison que nous avons refusé à un moment donné d'augmenter le chiffre de la subvention accordée à cette compagnie en vue d'améliorer le service. Cependant, en toute justice pour la Royal Mail Steam Packet Company, je dois dire qu'elle a continué le service pour quelque temps à la demande du gouvernement fédéral. Elle était prête à le discontinuer, car elle était loin d'en être satisfaite elle-même. Cependant, ainsi que l'honorable député de Bruce l'a fait observer tout à l'heure, l'augmentation du volume du trafic a encouragé d'autres compagnies à faire des offres; le Gouvernement a donc tout lieu de croire que nous serons en mesure d'obtenir un service convenable à un prix plus bas que nous ne l'avions estimé auparavant. Cependant, mon honorable ami a fait erreur sur un point. J'ose espérer que je n'ai jamais dit que nous aurions quinze mois devant nous pour décider la question; j'ai dit que nous avions quinze mois pour établir le service. L'honorable député de Vancouver-Centre a adopté une attitude raisonnable. Si nous publions maintenant les chiffres, c'est une invitation aux autres soumissionnaires de s'en rapprocher d'aussi près que possible. Dans l'intérêt du pays il est préférable que ces chiffres restent dans les archives du département. S'il y a nécessité, nous demanderons d'autres soumissions et nous consulterons nos amis des Antilles, qui sont partie à cette convention et acquitteront un pourcentage de la subvention. Si l'augmentation du volume du trafic encourage les compagnies maritimes à inaugurer un service de nature à satisfaire le Canada et les Antilles, pour quelle raison irions-nous verser une forte subvention à d'autres qui leur feront concurrence?

M. CANTLEY: J'ai certes compris,—mais j'accepte ses explications,—que le ministre a dit que la Chambre avait quinze mois devant elle pour prendre une décision. Je constate toutefois qu'il est d'un autre avis, maintenant. En ce qui regarde la Royal Mail, la grande objection, c'est que ses navires ne répondront pas à l'attente du peuple Canadien, ni de la population des Antilles.

L'hon. M. ROBB: Nous admettons cela.

M. CANTLEY: De sorte que, à mon avis, il ne saurait être question des navires de cette compagnie. Or, pour fournir un service avec les navires de la catégorie demandée, des navires jaugeant de 5 à 6,000 tonnes, ayant une vitesse de 12 à 14 nœuds, cela coûtera fort cher. Il faudra un navire d'une catégorie spéciale.

L'hon. M. ROBB: Combien cela coûtera-t-il?

M. CANTLEY: Huit à dix millions. J'espère que nous les aurons. Je voudrais voir inaugurer ce service, mais on ne pourra pas y arriver sans dépenser bien plus que ce que le ministre compte.

M. CAHAN: C'est une dépense de capital d'au moins dix millions.

M. MALCOLM: L'honorable député de Pictou m'a mal compris; je ne disais pas que les gens des Antilles ne se plaignaient pas du service des Antilles. J'ai dit que la délégation venue ici ne regardait pas le manque de service comme une atteinte à l'honneur. Ses membres comprenaient que la Royal Mail Steam Packet Company faisait de son mieux. Elle consentait à continuer le service d'année en année, à la demande du gouvernement, et ils comprenaient qu'il fallait agir pour justifier un meilleur service. Mais, une fois les négociations terminées ils sont partis avec l'impression que le volume du commerce entre les Antilles et le Canada, en même temps que les concessions consenties par les Antilles au Canada et celles du Canada aux Antilles, pourraient motiver l'établissement d'un meilleur service. J'ai fait observer que l'attitude adoptée par l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges était à peine explicable puisqu'il nous accusait de manquer à la bonne foi. On a admis que tout en n'étant pas

bons, les bateaux l'étaient assez pour le volume de commerce qui se présentait.

M. CAHAN: Je n'ai pas dit que les commissaires qui sont venus ici négocier avec le Gouvernement ont déclaré ouvertement qu'on avait manqué à la bonne foi touchant l'entente de 1920. Ils étaient ici pour négocier; ils ont rencontré des commissaires qui leur ont déclaré qu'il était pour ainsi dire impossible au Gouvernement d'exécuter sa part de l'arrangement de 1920 et ils ont accepté cette déclaration. Ils se sont ensuite mis à négocier cet arrangement en supposant,—et je crois que l'honorable préopinant l'admettra,—que cet arrangement devrait et pourrait être mis en vigueur de bonne foi, s'il était approuvé par le Parlement canadien. Je parlais des gens des Antilles. Je connais les Antilles, j'y ai été maintes et maintes fois, je lis leurs journaux et je sais que, dans toute la presse publique des Antilles, on a laissé entendre que le gouvernement canadien avait manqué à sa parole touchant l'entente de 1920. Je ne parlais pas des représentants qui ont conduit les négociations. Nous ratifions ici l'arrangement et, par ratification, nous nous engageons à fournir soit par subvention, achat ou construction, les navires nécessaires à entreprendre ce service. Quand nous agissons ainsi nous sommes obligés d'honneur de mettre le projet à exécution, car nous avons conclu l'entente en connaissance de cause. Il ne convient pas de répondre à la Chambre que la dépense de capital de 10 millions nécessaire pour construire ces navires ou les acheter devra se faire au moyen d'une mesure que la Chambre pourra rejeter ou accepter. Si, l'année prochaine, le ministre demande une dépense de 10 millions de capital dans ce but, nous ne pourrons pas lui refuser les fonds. Nous avons déjà voté, ou nous sommes engagés d'honneur à voter à une session subséquente le montant demandé en entier et si le ministre dit qu'il nous faut 10 millions nous serons obligés de voter ce montant. Nous pouvons le critiquer quelque peu, mais en ce qui regarde le Parlement, le public et le gouvernement des Antilles, nous sommes obligés de voter le crédit. Nous ne devrions pas nous engager sans avoir une idée raisonnable de ce que cela va coûter.

En ce qui regarde les concessions tarifaires aux Antilles, en retour desquelles nous recevons aussi des concessions, cette entente reçoit l'approbation générale, mais tout le pays se demande combien cela coûtera, ce que sera le prix subordonné, le prix additionnel de fournir un service de steamers. Le ministre des Finances a lu des résolutions adoptées, l'an dernier, par le Board of Trade de Montréal et traitant de cette question. Je crois qu'il y a eu d'autres communications du Board of Trade de Montréal à ce sujet où il est dit que l'augmentation du commerce avec les Antilles est vivement désirée et qu'il compte sur cette augmentation, mais il demande aussi ce que cela coûtera pour établir le service et l'entretenir de façon à obtenir le commerce. Dans les Provinces maritimes nous avons des gens qui ne sont ni libéraux ni conservateurs, qui n'appartiennent ni à un parti ni à l'autre et qui font le commerce avec les Antilles. Ils comprennent ce négoce et si vous en causez avec l'un d'eux il vous dira néanmoins que cette proposition devrait être acceptée ou rejetée, selon les frais de ce service de steamers que le gouvernement est obligé de donner. Pour le Parlement comme pour le pays, la question de ratification se résume à savoir quels frais entraînera l'exécution du traité, une fois ratifié. Tout le monde doit comprendre que lorsque le traité sera ratifié, l'on se trouvera engagé à en payer tous les frais.

L'hon. M. ROBB: L'honorable député semble bien renseigné au point de vue des frais. Comment arrive-t-il au chiffre de 10 millions qu'il répète fréquemment?

M. CAHAN: J'ai demandé à plusieurs personnes autorisées combien coûterait le service des vapeurs. A Montréal, il ne manque pas de gens qui, en regardant les spécifications, peuvent vous dire combien coûteront, à quelques dollars près, les navires chargés d'assurer ce service. Ils vous diront que si vous ne pouvez pas vous procurer les navires au moyen d'une subvention raisonnable, il faudra faire un déboursé initial de 10 millions.

L'hon. M. STEWART: Pour construire des navires.

M. CAHAN: Oui, pour le transport des passagers sans compter les autres moyens à trouver pour le transport d'une grande partie des marchandises. Il y a des gens bien versés en matière de commerce maritime qui doutent fort que vous puissiez obtenir des navires pour les deux services au moyen d'une subvention.

L'hon. M. ROBB: Quelle subvention?

M. CAHAN: Je l'ignore; je ne suis pas en mesure de le dire. L'honorable ministre le sait et c'est ce que je lui demande d'expliquer au comité. Je suis informé,—il ne m'a pas dit si j'avais tort ou raison,—qu'il lui a été impossible d'avoir une soumission pour l'un des services, quel que soit le chiffre de la subvention. Est-ce exact ou non?

L'hon. M. ROBB: L'honorable député a raison en ce qui concerne une compagnie. Je vois qu'il est bien renseigné.

M. CAHAN: Tout ce que je peux dire, c'est que je n'ai pas été directement en rapport avec les compagnies qui ont soumissionné, mais il y a beaucoup de gens intéressés qui sont au courant des faits. S'il est exact qu'il est impossible de trouver une compagnie maritime britannique pour assurer le service le plus onéreux...

L'hon. M. MACDONALD: L'honorable député interprète mal les remarques de mon honorable collègue. Le ministre a dit qu'une certaine compagnie n'avait pas voulu soumissionner pour les deux services, mais il y a eu quand même une soumission.

M. CAHAN: Je n'avais pas compris cela. Je voudrais que l'honorable ministre le dise lui-même.

L'hon. M. ROBB: Il y a eu une soumission pour les deux services.

M. CAHAN: Je retire ce que j'ai dit. Je sais et le comité sait aussi maintenant ce qui en est, mais n'était-ce pas la compagnie de l'Etat, la marine marchande du Gouvernement qui a soumissioné pour les deux services? Etait-ce une compagnie privée et indépendante? Qu'on soit juste envers le comité. J'ai été informé par des experts en questions maritimes qu'aucune compagnie indépendante,—c'est le terme que je voulais employer,—n'avait soumissionné pour l'un de ces services. Certes, le Gouvernement a eu une soumission de la marine marchande de l'Etat, mais cette soumission signifiait que les navires seraient construits ou achetés aux frais de l'Etat. Etablissons les faits comme il faut. Si l'une de ces soumissions venait de la marine marchande de l'Etat, qui est un service de l'Etat sous la direction absolue du Gouvernement, celui-ci doit savoir ce que coûterait la construction des navires nécessaires à ce service. Pourquoi ne pas nous le dire? Le Gouvernement, en le faisant, ne trahirait pas une société indépendante.

L'hon. M. MACDONALD: Pourquoi l'honorable député veut-il le savoir?

M. CAHAN: Parce qu'on nous demande aujourd'hui de nous engager à payer les frais à encourir pour se procurer ces navires. On demande au Parlement de s'engager à fournir l'argent nécessaire pour assurer l'autre service, s'il exige une subvention. Sans savoir ce que seront les frais, nous nous engageons à acquitter les comptes lorsqu'ils nous seront présentés et cela pour un intervalle assez long. Qu'est-ce que nos honorables collègues en pensent? Cela importe peu aux députés de l'Ouest; cela ne fait absolument rien à la Saskatchewan.

M. ROSS (Moose Jaw): Saskatchewan fait partie du Dominion du Canada au même titre que n'importe quelle autre province.

M. CAHAN: Cela n'a aucune importance pour le commerce de la Saskatchewan.

M. McPHEE: L'honorable député nous cherche-t-il querelle?

M. CAHAN: Non.

M. YOUNG (Saskatoon): Que l'honorable député nous laisse exprimer notre opinion et il pourra ensuite exprimer la sienne.

M. CAHAN: Je répète que l'établissement de ce service n'augmentera en aucune façon la valeur des produits de la Saskatchewan à l'heure actuelle.

M. YOUNG (Saskatoon): La Saskatchewan fait partie du Canada et tout ce qui peut profiter à une partie du Canada profite indirectement à la Saskatchewan. Nous n'avons jamais envisagé la question d'une façon étroite et mesquine et nous prions l'honorable député de ne pas nous mettre dans la bouche des paroles que nous n'avons pas prononcées.

M. CAHAN: J'admire l'esprit qui anime l'honorable député. Mais voici la question, nous sommes appelés à voter pour l'établissement d'un service qui profitera seulement aux provinces de l'Est.

L'hon. M. MACDONALD: Pas du tout.

M. MALCOLM: L'honorable député comprend-il que la préférence sur le beurre et la farine est d'une grande importance pour la Saskatchewan?

M. CAHAN: J'ose dire que ces navires ne transporteront pas cent livres du beurre de la Saskatchewan aux Antilles.

M. MALCOLM: Pourquoi exporte-t-on tant de beurre de la Saskatchewan en Grande-Bretagne?

M. CAHAN: Je suis en mesure de discuter la question du beurre avec mon honorable ami, car j'en sais quelque chose. Mais ce que l'on nous propose est pour le bénéfice des provinces de l'Est, et si c'est pour coûter aussi cher que je présume pour l'établissement d'un seul de ces services, les députés de l'Est du Canada hésiteront beaucoup à appuyer cette mesure.

L'hon. M. STEWART: Supposons que l'établissement de ce service coûterait 8 millions et qu'une subvention proportionnée à cette somme fût nécessaire, serait-ce trop cher?

M. CAHAN: Accorder une telle subvention serait la chose la plus ridicule du monde.

L'hon. M. STEWART: Je ne parle pas du placement mais de la subvention qui serait exigée. Nous payons dans le moment $340,000. Cela n'entraînerait pas une dépense beaucoup plus grande même si nous payions la moitié de l'intérêt du prix de l'entreprise.

M. CAHAN: Vous avez le choix de deux plans. Si vous faites pour ces services la dépense nécessaire au compte du capital vous aurez un placement de 10 millions qui ne vous rapportera pas un sou.

M. MALCOLM: Pourquoi?

M. CAHAN: Parce que ces services ne pourront gagner la moitié de l'intérêt exigé par le capital.

L'hon. M. MACDONALD: Comment le savez-vous?

M. CAHAN: Je le sais par des conversations que j'ai eues avec les personnes renseignées sur le sujet et c'est pourquoi j'exprime cette opinion. Je demande à l'honorable ministre de me prouver le contraire. Nous avons besoin d'être renseignés. Nous ne sommes pas pour appuyer cette mesure aveuglement, nous voulons connaître exactement les faits. Nous n'appuierons pas de notre vote une dépense de 10 millions au compte du capital et un déficit annuel d'un million et demi. Le Gouvernement demande à cette Chambre de sanctionner une perte annuelle d'un million et demi sans même nous donner d'explications à l'appui de sa mesure. Le ministre ne peut citer un seul fait à l'encontre de ce que j'avance. Mais il espère, sans nous donner les renseignements voulus, forcer la Chambre aujourd'hui à appuyer par son vote cette énorme dépense de capital et un déficit annuel considérable. Le Gouvernement devrait nous démontrer que cette dépense de capital que l'on nous propose de voter sera suffisamment compensée par la perspective d'une augmentation de commerce.

L'hon. M. MACDONALD: Ou mon honorable ami est en faveur du traité ou il ne l'est pas; et malgré toutes les subtilités qu'il a mis dans la discussion du sujet, il me paraît être contre. S'il est contre, alors pourquoi ne le dit-il pas franchement, au lieu de discuter à côté de la question et de soulever toutes sortes de difficultés qui ne se présentent pas à l'esprit des autres honorables députés. Quelle est la question? Une partie considérable de l'empire Britannique qui faisait commerce avec les Etats-Unis, désire maintenant faire commerce avec notre pays. La mère patrie et les autres parties de l'empire tiennent beaucoup à ce que tous les produits Britanniques, des trafiques qui se vendent ici soient mis sur les marchés du Canada directement au lieu de passer par les Etats-Unis comme à présent. L'honorable député déclare que bien qu'un grand nombre de personnes soient en faveur du traité, lui et d'autres honorables députés de la gauche désirent savoir quelles soumissions ont été faites au Gouvernement pour le service des navires.

Il a parlé à des êtres imaginaires qui lui ont donné le coût estimatif de construction de ces navires. Le Gouvernement a demandé des soumissions; pour l'un des deux services la subvention était si inférieure que la Chambre la votera sans hésiter, j'en suis certain. La soumission acceptée pour l'autre service, la seule qui nous a été envoyée, était pour une somme qui ne fera certainement pas peur à la Chambre.

Nos collègues s'effraient de ce que le Gouvernement propose de consacrer 10 millions à l'organisation d'un service maritime pour l'avantage du commerce interbritannique, qui permettra au Canada de fournir les Antilles des produits dont elles s'approvisionnent aux Etats-Unis en échange de quelques faveurs tarifaires. Qui, parmi les hommes d'affaires, ne trouverait pas maladroit le Gouvernement qui livrerait à la publicité le détail des soumissions envoyées par les candidats? Certes, le Gouvernement serait bien malavisé s'il commettait cette indiscrétion. Toutes les craintes exprimées par l'honorable membre n'habitent que dans son imagination.

La question est des plus simples: voulons-nous ou ne voulons-nous pas échanger nos produits avec cette partie de l'empire? Si la gauche est opposée au traité, qu'elle le dise. Le Gouvernement ne veut pas charger le pays de frais onéreux pour doter le service de bonnes unités maritimes; les appréhensions de nos collègues sont sans fondement. Il croit qu'il pourra obtenir des offres de soumissionnaires capables de nous fournir de bons navires en considération d'une subvention raisonnable. Nous demandons à la Chambre la ratification de la convention.

M. CANTLEY: Le Gouvernement a déjà reçu quelques soumissions acceptables en réponse à son avis d'adjudication. Le ministre veut savoir ce que la flotte coûtera. Je lui demanderai à mon tour combien il faudra de navires pour exécuter le service. Sera-ce huit ou dix?

L'hon. M. ROBB: La convention l'indique.

M. CANTLEY: Je ne vois par cette indication dans le texte de la convention On y parle d'un service bimensuel. Combien de navires mettra-t-on pour assurer un bon service? Voilà une question raisonnable.

L'hon. M. ROBB: Trois ou quatre sur la ligne de l'Est, deux paquebots et quatre cargos sur la ligne de l'Ouest.

M. CANTLEY: On peut se procurer assez facilement deux petits navires de 1,000 tonneaux, mais les autres n'existent pas encore et il faudra les faire construire. Deux modes s'offrent au Gouvernement: fournir lui-même les unités ou les faire construire à l'entreprise privée; cela n'a pas beaucoup d'importance, sauf que, dans un cas, le Gouvernement devra engager une nouvelle dépense et augmenter sa flotte. Le pays ne le veut pas.

On est en face de trois sources de dépense: 1e l'assurance des navires; 2e la dépréciation de valeur; 3e l'intérêt des capitaux engagés. La dépréciation se calcule à 5 p. 100 par année au moins et réduit la valeur d'une unité à rien au bout de vingt ans. L'assurance coûtera entre 5 et 10 p. 100; mettons 5 p. 100, mais le taux sera certainement supérieur à ce chiffre. Rappelons-nous qu'un des bâtiments de la compagnie a été complètement perdu. Le taux d'assurance indiqué est donc assez bas, et nos frais de ce côté ne peuvent être que considérables. Le moins que les armateurs s'attendent à faire sur leurs capitaux, c'est 5 p. 100 d'intérêt; alors, voici donc trois articles indiqués à 5 p. 100,—estimation inférieure à la réalité,—donnant au total 15 p. 100. Le ministre veut savoir ce que la flotte peut coûter. Je ne me prononce pas, mais je suis certain qu'elle coûtera $6,500,000 et plus probablement $10,000,000. En supposant que la dépense de capital soit de $6,500,000...

L'hon. M. MACDONALD: Le prix des navires dépend du lieu où on les fait construire.

M. CANTLEY: Pas beaucoup.

L'hon. M. MACDONALD: Mais oui.

M. CANTLEY: Peu importe où vous les ferez construire. En Allemagne, ils reviendraient à meilleur marché, mais à la fin la différence de prix ne serait pas importante. La différence ne dépasserait pas 10 p. 100, j'en suis à peu près certain. Notre marine commerciale ne possède pas les unités convenables pour ce service. Si notre marine est chargée d'assurer ce service, elle devra se procurer d'autres navires en les achetant ou par affrètement pour une longue durée. Si la flotte doit coûter $6,500,000, les trois sources de dépenses que j'ai mentionnées: assurance, dépréciation et intérêt à 5 p. 100 en chaque cas; les charges annuelles monteront à un million de dollars. Comme je l'ai dit, ces trois estimations sont trop basses; ainsi, on pourra difficilement se procurer des capitaux à 5 p. 100 pour ce genre d'affaire. L'assurance coûtera également un taux supérieur à celui-là. Ces frais vont donc se chiffrer à un million par année. Je ne crois pas que le fret et autres recettes, pendant les premières années du moins, suffisent à combler les dépenses d'exploitation. Je ne vois pas bien comment le ministre pourra faire adjuger ce service à moins d'un million de dollars par année. S'il y réussit, il mérite nos félicitations.

Le ministre de la Défense nationale veut savoir si nous de la gauche sommes pour ou contre le traité. Je suis pour le traité; mais tout homme intelligent et raisonnable veut savoir, avant de se commettre; ce que cela va coûter. C'est tout ce que nous demandons au Gouvernement.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami semble être un spécialiste en navigation, bien renseigné. Il reconnaîtra, je suppose, que la subvention devrait être proportionnée à notre commerce avec les Antilles? N'est-ce pas qu'une proposition pareille serait équitable?

M. CANTLEY: Je suppose que vous devrez verser une subvention pour fournir les navires destinés à ce service.

L'hon. M. ROBB: Mais supposons que nous payions une subvention proportionnée au volume de notre commerce, n'est-il pas vrai que pareille mesure serait juste?

M. CANTLEY: Je le suppose. Vous pouvez payer trop.

L'hon. M. ROBB: En 1900 nous avons payé une subvention à la maison Pickford & Black, je suppose que mon honorable ami connaît cette maison.

M. CANTLEY: C'est une excellente maison.

L'hon. M. ROBB: Pour un service nous avons payé à cette maison 27,000 livres sterling, soit, en chiffres ronds, un peu moins de $135,000. A cette époque notre commerce avec les Antilles n'atteignait pas un total de $2,500,000. En 1925 notre commerce avec elles a atteint une valeur de $25,000,000. Or si une subvention de $135,000 était modique en 1900, quand le volume du commerce était en deçà de $2,500,000, assurément l'estimation d'un million de dollars que fait l'honorable représentant ne peut pas être très éloignée du vrai chiffre. Le service ne coûtera pas tant que cela.

M. CANTLEY: Ce n'est pas le même genre de service et la situation n'est pas la même qu'en 1900. Je ne dis pas que le chiffre d'un million serait trop élevé; je veux simplement savoir ce que le service va coûter. J'ai cité un chiffre approximatif; le ministre n'en a pas cité. Pour rétorquer, il me demande quel sera

le prix des navires. Je lui demande à mon tour combien de navires il faudra pour ce service. Il me répond qu'il ne le sait pas, ou du moins, qu'il n'en veut rien décider. Je maintiens que les vaisseaux exigés par ce service vont coûter de $6,500,000 à $10,000,000 et que leur exploitation coûtera au moins 15 p. 100.

M. BLACK (Halifax): Monsieur le président, depuis nombre d'années, j'ai été plus ou moins lié au commerce avec les Antilles. Je crois même que ma maison a inauguré le service à vapeur non seulement entre Halifax et la Jamaïque, mais aussi celui entre Halifax et Saint-Jean et ce que la convention appelle le groupe de l'Est. Au début, le service était fait de peine et de misère; il était très difficile d'obtenir des cargaisons et d'exploiter les navires avec profit,—en fait, ils n'ont pas été exploités à bénéfice. Les cargaisons étaient composées en grande partie de poisson, de bois de construction et de quelques autres produits consignés aux Antilles et payés par l'expédition, au retour, de produits des Antilles, la mélasse et le sucre, principalement. C'était une espèce de troc. L'avènement du navire à vapeur a développé ce commerce, et plus tard, il y a eu des concessions de tarif en vertu de ce qu'on pouvait appeler une convention de commerce entre le Canada et les Antilles. Nos relations commerciales en ont reçu une très forte impulsion, et à cette heure le Canada approvisionne les Antilles de la plupart des denrées ordinaires qui y sont en usage, la farine, par exemple, le bois de construction et le poisson. Le poisson venait toujours des Provinces maritimes; principalement, je crois, d'Halifax et de Lunenburg, d'Yarmouth et d'autres ports de la côte de la Nouvelle-Ecosse. Récemment, les Antilles ont accordé à la Terre-Neuve les mêmes concessions tarifaires qu'au Canada; aujourd'hui, les Provinces maritimes ont complètement perdu leur débouché antillais pour le poisson, car Terre-Neuve expédie son poisson de qualité supérieure aux marchés de la Méditerranée et envoie aux Antilles de très grosses quantités de produits inférieurs.

Je n'oppose aucune objection au traité sauf sur un ou deux détails que je signalerai tout à l'heure. J'approuve d'emblée tout ce qui est de nature à relever sur une base juste et équitable notre commerce avec d'autres pays. Je puis faire remarquer, toutefois, que le Canada fournit 99 p. 100 de toute la farine consommée par les îles du groupe de l'est. Mais alors, quelle augmentation est possible dans ce commerce qui est un de nos plus précieux? Tout le bois de construction dont elles ont besoin, elles l'achètent au Canada, si nous le produisons. En ce qui concerne les objets manufacturés, la Grande-Bretagne jouit des mêmes privilèges de tarif que nous, et je ne vois pas comment nous pourrions relever, d'une façon notable, notre exportation d'objets ouvrés aux Antilles.

Quant aux importations des Antilles, on me dit qu'aujourd'hui, et depuis longtemps, le Canada a reçu tout le sucre que nos raffineries peuvent absorber de cette classe. Conséquemment, la réduction des droits sur le sucre était bien inutile. Cette réduction va coûter de $300,000 à $400,000 par année au trésor de ce pays. Je répète que nous recevons aujourd'hui des Antilles tout le sucre que nous pouvons consommer; la même chose s'applique à la mélasse, et la réduction du tarif n'augmentera en rien nos importations de ce pays. Que pouvons-nous importer de ce pays à part cela, je l'ignore et personne, je pense, n'est en mesure de mentionner un autre produit de ces îles que nous pourrions importer au Canada en grandes quantités et que nous n'importons pas aujourd'hui. Donc, je ne puis espérer une augmentation du commerce à la suite de cette convention et de l'établissement de ce service de vapeurs, comme le ministre semble le croire.

Voilà pour ce qui est de la convention, et j'ajouterai ici que, si le Gouvernement s'en était tenu à la convention, personne n'aurait trouvé à redire ou à critiquer. Mais ce dernier a été plus loin et a entrepris d'établir un service de vapeurs avec les Antilles au moyen d'une faible subvention. Le Gouvernement a marché dans les ténèbres, si je puis m'exprimer ainsi; un homme d'affaires se serait, d'abord, assuré du prix probable du service et aurait conduit les négociations intelligemment, tout en se faisant une idée du prix du service s'il fallait accorder une subvention; il se serait assuré du prix de construction des navires et des frais d'exploitation. Si l'on avait pris ces mesures, le Parlement saurait exactement la somme qu'il faut contribuer à ce service. Je considère cet aspect de la convention comme aussi absurde, aussi indigne d'un homme d'affaires, que l'était, l'an dernier, le prétendu projet Petersen. Je sais que maints honorables députés considéraient ce projet l'an dernier comme indigne d'un homme d'affaires et, à mon sens, on peut en dire autant du projet actuel. On a déjà déclaré ici, ce soir, que l'on demande au Parlement de ratifier une convention dont on ignore la dépense, chose que l'on ne saurait établir.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami prétend-il que vu la dépense, la convention ne devrait pas être ratifiée? Deux ou trois des honorables députés de la gauche semblent

croire que les frais sont prohibitifs, et, qu'en conséquence, la convention ne devrait pas être ratifiée. Nous ne pouvons obtenir la convention à moins d'avoir un service de vapeur et, naturellement, il s'ensuit, d'après les honorables députés de la gauche, qu'il est très regrettable de signer cette convention.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Mon honorable ami croit-il nécessaire d'avoir tous ces navires?

M. BLACK (Halifax): Est-il d'usage, dans une convention de ce genre, de songer en même temps à l'établissement des services de vapeur et d'engager le pays dans des dépenses considérables pour ces services? Vous ne pouvez, je pense, trouver nulle part une convention qui force les parties à établir un service de vapeurs, et c'est ce à quoi je m'oppose. D'ailleurs, ce service projeté est des plus extrêmes. Le service avec le groupe oriental, c'est-à-dire avec la Jamaïque, est tel que personne n'enverra une soumission, quoi qu'en dise le ministre des Finances. Il prétend qu'une offre a été reçue pour ce service, mais on me dit que la marine marchande du Gouvernement canadien va s'en charger et qu'il en coûtera tant. On n'a pas demandé de soumissions pour le service, ce qui démontre que les armateurs ne sont pas prêts à se rendre ridicules en offrant de maintenir ce service à un prix dont on se moquerait. Les navires pour les divers services ne sont pas encore construits; on devra voir à leur construction. Les navires de la marine marchande de l'Etat ne conviennent pas à ce service; je défie quiconque de me contredire lorsque je dis que pas un des navires de notre marine commerciale d'Etat n'est apte à entreprendre ce service.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami prétend-il que les services qu'exige la convention sont trop considérables?

M. BLACK (Halifax): Ils sont trop considérables.

L'hon. M. STEWART: C'est la première fois que l'on avance cet argument.

M. BLACK (Halifax): C'est là mon opinion, et si vous étudiez, je pense, les données sur les importations et les exportations en étudiant attentivement le volume du commerce, vous verrez que les services projetés sont trop considérables. Tel est surtout le cas pour ce qui est de la Jamaïque.

L'hon. M. STEWART: Est-ce que cinq navires ne font pas actuellement le service, trois dans un service et deux de la marine marchande?

M. BLACK (Halifax): Aujourd'hui six navires font le service sur la côte orientale, deux navires de l'Etat et quatre navires qui sont propriété particulière. Il y a un autre point. Comme vous avez l'intention d'assurer un service de paquebots de l'Etat, vous risquez de mettre fin aux services que les entreprises privées assurent actuellement.

L'hon. M. STEWART: Alors, huit navires circulent entre les deux pays actuellement?

M. BLACK (Halifax): Oui, et même depuis plusieurs années. L'Etat veut faire concurrence à l'entreprise privée. Tous, nous savons que le Gouvernement peut exploiter un service en subissant de lourdes pertes et acculer l'entreprise privée à la ruine. C'est ce qui se produira pour le service de la Jamaïque. Je prétends que, si l'on maintient ce service, il coûtera au Canada des millions chaque année. Ce n'est pas là que se fait le commerce. Il est fort bien d'indiquer ce que nous devrions avoir. L'honorable représentant de Pictou (M. Cantley) critique les navires de la Royal Mail Steam Packet, disant qu'ils sont sales et ont d'autres défauts. Je puis assurer la Chambre que la Royal Mail Steam Packet Company a honte de ces navires depuis longtemps. Elle a demandé au Gouvernement, à diverses reprises, de lui permettre d'améliorer le service qui ne lui fait pas honneur et qui est une honte pour le pays. Je ne partage pas l'avis de l'honorable député qui dit que ces navires sont malpropres et mal entretenus. L'autre jour, un de mes amis d'Ottawa est allé aux Antilles avec sa femme à bord d'un de ces paquebots. Ils ont été très satisfaits; leur voyage a été magnifique et ils en ont été enchantés. Les navires sont bien dirigés et bien entretenus; mais ils sont lents et les quartiers réservés aux voyageurs sont démodés. Tout le monde l'admet et personne ne le sait mieux que la compagnie.

M. CAHAN: N'est-il pas vrai qu'il n'y a actuellement aucun navire qui réponde aux exigences du traité relativement au service de la Jamaïque?

M. BLACK (Halifax): C'est absolument vrai. Le Gouvernement a beaucoup à apprendre à ce sujet et il l'apprendra à ses dépens. L'honorable représentant de Bruce-Nord, si je ne me trompe, a dit, au début de la soirée, que ces navires ne doivent pas avoir plus de 18 pieds de tirant d'eau si l'on veut qu'ils traversent la barre de Demerara avec une cargaison. S'il faut que les navires ne tirent que 18 pieds pieds d'eau quand ils sont chargés, le succès de l'entreprise devient très problématique et l'affaire très onéreuse.

Je critique surtout le service qu'on veut assurer avec la Jamaïque, car le projet est fort hasardeux. Les habitants de la Jamaïque seraient enchantés d'avoir un tel service pour lequel ils ne verseraient que 12,000 livres par année. Et pourquoi, ce service? Pour importer quelques-unes de leurs bananes en notre pays. Je ne crois pas qu'on puisse bientôt réaliser ce que le marché exige. Durant, mettons, trois mois par année, si les paquebots débarquent un grand nombre de voyageurs à la Jamaïque, ces voyageurs dépenseront de l'argent et l'île en profitera. Mais le trafic-voyageurs ne peut se faire que pendant ces trois mois. Le reste de l'année, les navires circuleront sans rien rapporter pour compenser la mise de fonds considérable que vous aurez faite. Et, non seulement ils ne rapporteront rien, mais il faudra garder le personnel et assumer tous les frais nécessaires pour maintenir en bon état les quartiers des voyageurs. Cela seul entraînera une dépense considérable. Le seul service avec la Jamaïque projeté dans la convention fera perdre d'un million et demi à deux millions par année, sans parler de la mise de fonds initiale. Les recettes des navires ne rembourseront pas les frais d'exploitation pour l'aller e tle retour, et il y aura un déficit annuel de 15 à 20 p. 100 que devra payer le pays. Ces paroles s'appliquent à la route de l'est, et je crois que ces chiffres sont très modérés. Les pertes qu'entraînera la route de l'ouest seront fort lourdes. Aucun Canadien ne va dans les Antilles pendant l'été. En décembre, on reste chez soi. Il n'y a donc qu'en janvier, février et mars que les touristes se rendent dans les îles.

L'hon. M. MACDONALD: Alors, les Américains n'y vont pas pendant l'été?

M. BLACK (Halifax): Non, c'est ce que je dis. Il y a autre chose. Les Américains, bien que leur commerce avec les Antilles existe depuis de nombreuses années, n'ont jamais cru qu'il valait la peine de faire circuler des navires de voyageurs, comme ceux dont il est question dans le traité, entre New-York et les Antilles. Cependant, ils comptent une population de 120 millions et des villes considérables comme New-York et Boston, près de la côte, qui pourraient leur fournir du trafic. Comment le Canada peut-il espérer pouvoir exploiter un tel service de paquebots? Je ne crois pas qu'il y ait un gros avantage pour le Canada à transporter quelques centaines ou quelques milliers de personnes aux Antilles. Ces gens y dépensent leur argent puis reviennent chez eux, sans le sous, ce qui me semble pas procurer un grand profit au Canada. Je ne pense donc pas que le trafic-voyageurs, sur cette ligne, ait une grande valeur.

L'hon. M. MACDONALD: Pour quelle raisont ne pourrait-on pas transporter du fret à l'aller et au retour, entre les Antilles et le Canada, chaque mois de l'année?

M. BLACK (Halifax): Il arrivera que les navires reviendront à peu près vides, n'ayant même pas cent tonnes de cargaison dans leur cale. C'est ce qui arrive présentement et c'est ce qui est toujours arrivé.

L'hon. M. MACDONALD: Cela n'arriverait pas si l'entente était en vigueur.

M. BLACK (Halifax): Cela se produit sous le régime de la convention actuelle. Ces navires nous reviendront à chaque voyage, au cours de la morte saison, sans avoir cent tonnes de cargaison. On ne saurait en douter; c'est l'expérience du passé. Prenez les cargaisons de retour de notre propre marine marchande et vous verrez qu'il en est de même pour eux. C'est le cas pour tous les services maintenus là-bas au cours de ces dernières années.

Je tiens à le répéter, je ne m'oppose pas à la convention, mais je m'oppose sérieusement à ce que le Gouvernement songe un seul instant à exploiter un service maritime avec ses propres navires aux Antilles. Notre marine marchande a eu à subir une expérience assez pénible et il ne faut pas qu'elle en subisse une plus pénible encore. Il n'est pas un navire de notre flotte qui soit propre à ce service, et il faudra emprunter ailleurs d'autres navires. J'ai entendu quelqu'un dire qu'on pourrait modifier ces navires, qu'on pourrait y installer des compartiments frigorifiques et changer les machines et autres choses. A cette proposition je n'ai que ceci à répondre: de Land's End au nord de l'Ecosse et de l'Est à l'Ouest dans toute la Grande-Bretagne, vous ne trouverez pas un propriétaire de navires qui s'arrêtât à une proposition comme celle-là. Jamais ces gens ne songeraient un instant à encourir d'autres frais pour des navires de cet âge et de cette vitesse. C'est de l'argent véritablement jeté à l'eau. Voilà où nous en sommes avec les navires de la marine marchande; ils devront subir une deuxième inspection et que seront-ils alors? Huit ou neuf ou dix vieux navires ne valant pas plus que les autres que le Gouvernement a vendus l'année dernière, environ $10 la tonne de portée en lourd. A mon avis, plus tôt on les vendra moins ils coûteront au pays. Ces navires ne sont pas aménagés pour le service des Antilles. Ils ne pourront pas remplir les exigences, et alors il

faudra se procurer à l'étranger les huit ou dix navires, quel qu'en soit le nombre nécessaire. L'expérience qu'a eu à subir la marine marchande ne me semble pas justifier une autre dépense d'argent au pays pour ces navires.

L'hon. M. MACDONALD: Je ne comprends pas l'attitude des honorables députés de l'opposition. Tous ont protesté qu'ils sont en faveur de la convention, et cependant tous ont des objections à formuler à propos de la seule chose nécessaire, à savoir, l'entretien d'un service maritime avec les Antilles. Vous ne pouvez pas entretenir de relations commerciales avec ces îles situées comme elles le sont par rapport au Canada à moins d'établir un service maritime, et des arrangements ont été conclus en vertu desquels toutes les parties contribueront à cette fin. Le comité conviendra qu'il n'est pas de l'intérêt de ce pays de divulguer les soumissions reçues. Je puis, toutefois, déclarer que les soumissions reçues pour les deux services que nous avions d'abord rejetées, croyant en obtenir de plus basses, sont pour des sommes bien inférieures à $1,000,000.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): N'est-il pas vrai qu'une des soumissions est venue de la Marine marchande de l'Etat?

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami n'a pas besoin de me poser cette question, car si nous sommes pour déclarer à la Chambre les noms des soumissionnaires et tout ce qui s'y rapporte, il ne servira bien à rien de solliciter de nouvelles soumissions. Quiconque s'est occupé de ce genre d'affaires n'y contredira pas. Les honorables députés ou favorisent la convention ou n'en veulent pas. C'est le dilemne qui se pose. Je tiens à répéter que je considère les relations avec la mère patrie et la position des Antilles par rapport à l'empire comme très dignes d'attention, vu l'accroissement du commerce des Etats-Unis; et l'effort que nous faisons ici pour établir des relations maritimes qui nous rapprochent de l'empire est d'un très grand intérêt pour nous. Je prierais les honorables députés qui se disent en faveur de cette convention et qui ne veulent pas établir un service maritime avec les Antilles de bien se rendre compte de ce qu'ils font. Le Gouvernement n'a pas l'intention de dépenser un dollar de plus qu'il ne faut pour établir le service nécessaire. Quel intérêt aurions-nous à augmenter ce montant? Des soumissions ont été demandées, et, d'une façon générale, nous avons laissé entendre à combien s'élèverait la subvention. Nous croyons que nous pouvons avoir le service avec une subvention plus basse, et si les honorables députés sont en faveur de la convention, nous les prions, nous du Gouvernement, d'avoir confiance que nous verrons à établir ce service moyennant la dépense la plus faible possible pour le Canada.

L'hon sir HENRY DRAYTON: A mon sens, l'attitude de mon honorable ami n'est pas fort équitable envers l'opposition. Je voudrais souligner la situation dans laquelle il nous met, et qui provient de l'inaction et de la temporisation du Gouvernement. Voici une convention conclue l'été dernier; nous délibérons sur elle environ un an après, le Gouvernement ne sait pas ce qu'elle signifie et cependant on prétend qu'à moins de nous incliner devant le Gouvernement et d'acquiescer à tout ce qu'il dit et fait, nous sommes opposés au traité. Ce n'est pas juste. Dans la situation actuelle, il se peut fort bien que la Gouvernement ne puisse pas très équitablement accepter les soumisions reçues, en particulier quand il les croit trop élevées et va chercher à les opposer les unes aux autres. Mais c'est la situation créée par le Gouvernement, non pas par l'opposition. Le Gouvernement tient ces choses en suspens depuis des mois. Il a conclu une convention, l'été dernier, et ne cherche à lui donner suite que lorsque l'Assemblée siège depuis des mois. Maintenant il compte que l'Assemblée va s'en occuper. Ce que l'opposition dit est parfaitement vrai. Elle préconise les relations de commerce les plus étroites possible avec les Antilles. Nous avons vivement conscience de ce qu'a dit le ministre de la Défense nationale, du fait que la pénétration américaine a été trop grande au pays, nous sommes restés oisifs et l'avons laissé s'accomplir. Je ne crois pas qu'il soit trop tard pour obtenir notre part. Mais il y a autre chose. Ce qu'ont dit les honorables députés de la gauche sur l'attitude des Antilles est parfaitement exact. Je suis allé aux Antilles depuis la conclusion de la première convention et je sais ce que les habitants en pensent. Ils considèrent que le Canada n'a pas exécuté le marché de 1920, et il en est ainsi. C'est indiscutable et le marché existe encore. Les Antilles sont aujourd'hui en mesure d'exiger pour ainsi dire le service, que cette convention s'exécute ou non. Le marché est là. Elles sont encore à même d'en exiger l'observance.

On a fait remarquer qu'aujourd'hui nous faisons un grand commerce de farine avec les Antilles. C'est vrai. Nous en avons pour ainsi dire l'exclusivité. L'un des désiderata relatifs à cette convention, c'est que nous gardions ce commerce, c'est qu'on nous fournisse un service grâce auquel les ennuis et le mécontentement passés ne prendront pas des proportions qui pourraient nous faire perdre ce

commerce. A l'heure actuelle, les résultats relativement à la vente de notre farine sont très favorables, et cette denrée nous intéresse profondément. Nous sommes tous en faveur du traité, mais nous voudrions être mieux en mesure de savoir ce que nous faisons. Une parole de l'honorable député d'Halifax (M. Black) me tracasse un peu; il a prétendu qu'aux termes de ce traité nous demandons un meilleur service que n'en exige New-York avec son énorme commerce. Si c'est exact, voilà une très grande prodigalité, c'est le moins qu'on puisse dire. Quand je suis allé à la Jamaïque, d'après mes souvenirs, un bateau de 5,000 tonnes donnait un service hebdomadaire et, durant la saison des passagers, il y avait aussi un service hebdomadaire d'un bateau d'une jauge presque double. C'étaient d'excellents navires, nous avions les deux catégories. Le service requis, selon moi, c'est un service qui nous permette de faire des échanges avec les îles. Nous ne l'avons pas aujourd'hui. Je voudrais un service comportant une installation frigorifique, pas nécessairement un service princier de passagers. Quelques-uns des navires qui vont à la Jamaïque sont très coûteux. A mon avis, ils jaugent au moins 7,500 tonnes. Mais nous n'avons pas besoin de ce service princier. Nous voulons un service, comprenant les installations frigorifiques convenables pour notre approvisionnement de bananes, qui nous permette d'accroître ce commerce et libère notre commerce des fruits du monopole actuel relatif aux fruits du genre citrus. A mon sens, voilà tout ce qui est nécessaire, et j'espère que c'est tout ce que l'on fait. J'espère que nous n'établissons pas un service de passagers supérieur à celui de New-York. Tout favorable que je sois à un service de passagers, je n'en attends jamais de grands bénéfices. Ce qui nous intéresse, c'est de recevoir la plus grande quantité du commerce des Antilles par nos ports et non par les ports américains. Nous voulons recevoir notre fret et nos denrées au plus bas prix possible et accroître le commerce de nos ports. D'autre part, nous voulons veiller à ce que les Antilles reçoivent en retour la plus grande quantité possible de notre fret. Voilà ce dont nous sommes en quête, ce n'est pas de passagers.

M. CAHAN: L'honorable député d'Antigonish (M. Macdonald) ne saurait me confondre avec ses subtilités de casuiste sur mon approbation ou ma désapprobation du traité. Mon attitude est claire. Je désire faire le plus possible pour garder les relations les plus amicales avec les Antilles, non parce que la Grande-Bretagne regarde cela comme notre devoir, mais parce que nous sommes associés aux Antilles, comme pays membre de l'empire. Mais je ne suis pas disposé à payer trop cher des échanges avec les Antilles, et avant de voter en faveur de la convention, je veux savoir combien j'aurai à payer.

Voici une alternative raisonnable. Les modifications faites au tarif approuvées par cette Chambre, qui le seront aussi par le Sénat, à n'en pas douter, et ratifiées par Son Excellence, comportent toutes les concessions proposées dans ce traité et contenues dans les articles de ce bill. Toutes les diminutions de droits de douane que l'on nous demande sont donc choses faites déjà, et les Antilles ont accès à notre marché dans toute la mesure qu'elles désiraient. Nous avons encore quinze mois pour établir ce service des navires à vapeur. Le ministre ferait donc preuve de franchise envers la Chambre et envers le pays en remettant l'examen de cette mesure à la prochaine session. Le Parlement devra se réunir de nouveau dans six à sept mois, et dans l'intervalle il pourra s'assurer des frais de subventions maritimes et de la dépense imputable sur le compte du capital que comporte ce traité. Les Antilles n'auront pas raison de se plaindre, puisque d'après la mesure antérieurement votée, elles bénéficient de toutes les diminutions qu'elles désiraient, et que la concurrence pour le transport de leurs marchandieses leur assure de nouveaux services de navigation. Pourquoi ne pas renvoyer ce projet à la prochaine session afin de savoir ce qu'il va nous coûter. Si c'est un projet le moindrement raisonnable, l'opposition l'approuvera. S'il s'agit d'une dépense de dix ou même de huit millions entraînant un déficit annuel d'un million à un million et demi ou un million et trois quarts, quant à moi, je m'y opposerai.

L'hon. M. ROBB: Je ne considère pas la proposition de mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges raisonnable. Je ne crois pas que le Canada doive manquer parole envers les Antilles. Comme je l'ai dit déjà, nous avons reçu différentes offres pour l'établissement d'un service maritime entre le Canada et les Antilles, à peu de frais pour le Canada. Mon collègue le ministre de la Défense nationale (M. Macdonald) a dit tout à l'heure que les soumissions pour les deux services représentaient bien moins qu'un million de dollars. Puisqu'il en est ainsi, je suis obligé d'ajouter qu'elles représentent $400,000 de moins, qu'un million, et davantage aussi. La part des Antilles serait de $230,000, en sorte que ces soumissions nous laisseraient à payer bien peu au delà de ce que nous payions.

Nous n'avons pas adjugé à ce prix parce que l'accroissement du trafic et les représentations d'autres compagnies disposées à établir un service ne nous justifiaient pas, croyons-nous, d'accepter ces offres. Je remarque qu'en général, l'opposition approuve le traité, et que l'hostilité vient de certaines parties du pays qui, en 1900, croyaient que c'était une bonne chose de payer £27,000 pour le service maritime aux Antilles alors que notre commerce se chiffrait à $2,500,000. Il est actuellement dix fois plus considérable, et le service maritime ne nous coûte guère plus.

M. CAHAN: Nous savons maintenant que la déclaration du ministre, relativement à la ligne de la Jamaïque, ne couvre pas une offre d'une compagnie indépendante, mais une soumission de la Marine commerciale de l'Etat.

L'hon. M. ROBB: Je n'ai rien dit de tel, et je prie mon honorable ami de ne pas m'attribuer des paroles que je n'ai pas prononcées.

M. CAHAN: C'est une juste déduction de ce qui s'est dit ce soir. Connaissant très bien certains faits, je défie mon honorable ami de nier ce que je viens de dire.

L'hon. M. MACDONALD: Qui a renseigné mon honorable ami?

M. CAHAN: Peu importe qui m'a renseigné. Que l'honorable député n'essaie pas de détourner la discussion. Ni le ministre des Finances, ni le ministre de la Défense nationale n'osera affirmer qu'une compagnie indépendante a offert d'entreprendre ce service.

L'hon. M. MACDONALD: C'est l'honorable député qui cherche à détourner la discussion en essayant d'obtenir du Gouvernement des renseignements que nous n'avons pas l'intention de lui fournir.

M. CAHAN: La Marine commerciale de l'Etat ne comprend pas un seul navire conforme aux termes de ce traité, et il n'y en a pas non plus dans la marine marchande anglaise, allemande ou américaine.

M. POWER: L'honorable député a-t-il consulté le registre des Lloyd, pour affirmer cela?

M. CAHAN: C'est inutile. Tous le savent. L'honorable député d'Halifax (M. Black) l'a déclaré et personne ne peut le nier. Cela étant, je ferai observer au ministre des Finances (M. Robb), le parrain du projet, que sa déclaration ne repose pas sur un examen intelligent des faits ou sur des renseignements que le Gouvernement peut accepter pour donner à la Chambre des assurances sur le prix définitif. En toute justice pour le comité, je propose le renvoi du bill jusqu'à la prochaine session alors que nous devrions avoir tous les renseignements voulus à ce sujet, parce que l'adoption de ce projet, ce soir, en liant le Parlement à toutes les allocations à venir ne nous avancera pas d'une heure de plus que si nous ne l'approuvons qu'en mars ou avril de l'année prochaine.

(L'article est adopté.)

Les articles 3 à 7 inclusivement sont adoptés.

Sur le préambule.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Voilà une manière de faire assez messéante. Le ministre chargé du projet reste assis tandis que l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) essaie depuis des heures à obtenir des renseignements que le ministre refuse de donner au comité. Le pays et la Chambre ont raison de s'alarmer des conventions de commerce que le Gouvernement peut signer étant donné celles qu'il a conclues depuis 1921. Je puis mentionner celles qu'il a signées avec la France, l'Italie et l'Australie. Comme résultat de ces trois conventions, nous avons perdu plus de 20 millions en balance du commerce. Vu le refus du ministère de se rendre, ce soir, aux demandes de renseignements des honorables députés qui ont discuté cette question avec une intelligence qui montre qu'ils connaissent leur sujet, ce projet devrait être étudié un peu plus attentivement. Le ministre pose des questions pour obtenir des informations sans en donner au comité. C'est une attitude des plus injuste et extraordinaire pour un Gouvernement. Ce projet pourrait être renvoyé jusqu'à demain au moins, pour plus ample étude. Il est une heure et demie du matin et le ministère a refusé, à maintes reprises, de donner des renseignements à ceux qui comprennent la question mieux que le Gouvernement. Je mentionne les autres conventions commerciales parce que, bien que le Gouvernement se targue de chercher de plus vastes marchés pour les producteurs canadiens, il a, en réalité, perdu du commerce pour le pays à cause de toutes les conventions commerciales qu'il a conclues depuis son arrivée au pouvoir.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le ministre a-t-il examiné davantage l'effet que cette convention aura pour les cultivateurs de betteraves à sucre du Canada? Cette question intéresse mes commettants.

L'hon. M. ROBB: Ce sujet a été pleinement discuté durant le débat budgétaire, et j'ai essayé de convaincre mon honorable ami,

avec quel succès, je l'ignore, que les producteurs de betteraves à sucre ne seront pas en plus mauvaise posture qu'auparavant. Ils seront même dans une meilleure situation vu que le marché est maintenant stabilisé pour la durée de la convention.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je ne suis pas de l'avis du ministre. Au contraire, le marché a souffert. Cependant, le ministre veut-il permettre aux producteurs de betteraves à sucre de se présenter devant la commission du tarif et réclamer une protection raisonnable contre les producteurs de sucre brut des Antilles?

L'hon. M. ROBB: Si les producteurs canadiens veulent s'adresser à la commission du tarif, il n'y aura certainement aucune objection.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Dois-je comprendre que, si la commission conclut à une augmentation du droit, cela sera agréable au ministre.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami n'espère certainement pas que je m'engage au sujet de toutes les décisions de la commission.

(Le préambule est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Que ferons-nous demain?

Le très hon. MACKENZIE KING: Nous devrions être prêts à discuter n'importe quel projet de loi ou aucune des résolutions qui sont au Feuilleton.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'avais surtout à l'idée les crédits.

Le très hon. MACKENZIE KING: Nous examinerons peut-être les crédits des Chemins de fer et, si nous le faisons, nous prendrons le chemin de fer de la baie d'Hudson. Il est possible que nous discutions les crédits des Travaux publics.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à une heure vingt-cinq minutes du matin mardi.)

MARDI, 8 juin 1926.

La séance est ouverte à deux heures.

DEPOT DE RAPPORTS

M. KAY demande à déposer le troisième rapport du comité spécial permanent de l'agriculture et de la colonisation.

L'hon. M. ELLIOTT demande à déposer le rapport en français du département de la Santé pour l'année terminée le 31 mars 1925.

[L'hon. M. Robb.]

AVIS OFFICIEL DE LA NOMINATION DU NOUVEAU GOUVERNEUR GENERAL

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je désire demander au très honorable premier ministre si la rumeur disant que lord Willingdon a été nommé Gouverneur général du Canada est fondée.

Le très hon MACKENZIE KING: J'ai reçu une communication officielle où il est dit que Sa Majesté a gracieusement daigné approuver la nomination du vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.I.E., G.B.E., au poste de Gouverneur général du Canada, en remplacement du général lord Byng de Vimy, G.C.B., M.V.O., dont la durée d'office expire prochainement.

REPRESENTANT OFFICIEL A WASHINGTON

A l'appel de l'Ordre du jour:

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Est-il vrai que l'honorable Vincent Massey a été nommé représentant du Canada à Washington?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je n'ai vu aucune déclaration dans ce sens. Si cela s'est dit, c'est prématuré, pour ne pas dire plus.

LA LOI DES PENSIONS

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. L. J. LADNER (Vancouver-Sud): Je voudrais demander à l'honorable ministre du Rétablissement civil des soldats si le Gouvernement a l'intention de proposer des modifications à la loi des pensions. Le ministre avait dit, à un moment donné, qu'on proposerait certains amendements et l'on prétend aujourd'hui le contraire. Je voudrais connaître l'avis du Gouvernement à cet égard, car il y a un certain nombre d'associations qui s'intéressent beaucoup à la chose.

L'hon. J. C. ELLIOTT (ministre du Rétablissement civil des soldats): L'honorable député fait erreur en pensant que j'ai annoncé des modifications à la loi.

M. LADNER: J'avais posé la question.

L'hon. M. ELLIOTT: Oui, et si je me rappelle bien, j'avais répondu à l'honorable député qu'il n'y aurait aucune modification importante au cours de cette session-ci.

M. LADNER: Le ministre dit qu'il n'y aura pas d'amendements importants?

L'hon. M. ELLIOTT: Je dis qu'on n'a l'intention de proposer aucune modification au cours de la présente session.

L'IMPORTATION DE PIANOS USAGES

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. A. E. ROSS (Kingston): Je regrette que le ministre des Douanes (M. Boivin) ne soit pas présent. J'ai entre les mains une liste de pianos usagés qui sont mis en vente au Canada à des prix variant de $50 à $10. On m'informe que depuis quelque temps ces pianos sont déversés dans notre pays à des prix très spéciaux. J'ai signalé la chose plusieurs fois au département des Douanes. Le Gouvernement prend-il des dispositions pour empêcher l'importation de pianos usagés et vendus à vil prix?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Avant de répondre, il me faudra consulter mon collègue le ministre des Douanes. Je lui communiquerai la question.

L'IMPORTATION DE FRAISES

A l'appel de l'Ordre du jour:

M. C. H. DICKIE (Nanaïmo): Le ministre de l'Agriculture a-t-il reçu une plainte des cultivateurs de fraises de l'île de Vancouver? J'ai ici un télégramme ainsi conçu:

Marché des Prairies absolument envahi par fraises américaines du Missouri. Si chose continue, cultivateurs de Colombie-Anglaise ruinés. Avons télégraphié Ottawa indiquant nécessité d'agir immédiatement pour protéger cultivateurs de fraises.

Il semble qu'il y a eu une récolte abondante dans le Missouri et que le surplus est envoyé en Colombie-Anglaise et aussi dans la région des Prairies. Cela signifie la ruine pour un grand nombre de cultivateurs de fruits et je suis sûr que nos amis de l'Ouest, pour une affaire de 1c. ou 2c. par livre, ne voudront pas...

M. l'ORATEUR: L'honorable député a posé sa question; il appartient maintenant au Gouvernement d'y répondre.

M. DICKIE: Je vais poser la question au ministre d'une façon bien définie: a-t-il reçu une demande quelconque des cultivateurs de fruits et en particulier des cultivateurs de fraises et, dans l'affirmative, a-t-il l'intention de prendre des dispositions pour appliquer la clause "antidumping" ou pour adopter tout autre moyen propre à sauver ces gens-là de la ruine?

L'hon. W. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): J'ai reçu un télégramme hier ou avant-hier, je ne me rappelle plus bien, des cultivateurs de fraises de la région de l'honorable député, disant que les marchands du Missouri et d'autres états du sud expédient une grosse quantité de fraises au Canada et inondent le marché des Prairies de fruits frais. J'en ai parlé au ministre des Douanes (M. Boivin), lui demandant de prendre des renseignements pour savoir si, dans les Prairies ou ailleurs, il se vend des fruits à des prix inférieurs aux prix du pays d'origine. Je n'ai encore reçu aucune réponse de lui, mais je crois comprendre qu'il s'enquiert de la chose.

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DE L'OPIUM ET DES NARCOTIQUES

L'hon. J. C. ELLIOTT (ministre de la Santé) propose la 3e lecture d'un projet de loi (bill n° 152), tendant à modifier la loi de 1923 sur l'opium et les drogues narcotiques.

(La motion est adoptée.)

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

ADOPTION D'UN PROJET DE CONVENTION COMMERCIALE AVEC LES ANTILLES ANGLAISES

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances) propose la 3e lecture d'un projet de loi (bill n° 15), concernant les relations commerciales avec les Antilles anglaises, les Bermudes, la Guyane anglaise et le Honduras britannique.

M. CAHAN: Avant que le bill subisse sa troisième lecture, je désire encore une fois faire observer à la Chambre et notamment au ministre des Finances, que l'on devrait avoir, au nom du Gouvernement, la promesse que la dépense qui découlera de l'exécution de cette convention avec les Indes occidentales anglaises, ne dépassera pas un montant donné, soit $500,000 par année, par exemple. Il importe au plus haut point d'avoir, de la part du Gouvernement, une déclaration complète et précise quant au prix prévu du service de navigation qu'il est question d'établir. Des deux côtés de la Chambre, nous tenons, je le sais, à faire certaines concessions aux Antilles anglaises, mais bon nombre de députés, tant de ce côté-ci que de l'autre, sont sous le coup d'un malentendu quant à la situation qui existe dans ces îles. Au cours de conversations avec quelques honorables amis des deux groupes, j'ai constaté que nombre d'entre eux avaient l'impression que les habitants des Indes occidentales sont dans une situation des moins avantageuses, que la population se compose en grande partie de noirs à moitié vêtus et dont le sort était tellement pénible que, pour de simples motifs de commisération et parce qu'il s'agissait d'une partie de l'empire britannique, le Canada devrait faire des concessions à ce groupe des possessions anglaises qui se débat contre le sort et la pauvreté. Mais il n'en est pas ainsi; au contraire, je sais que dans toutes ces îles des Indes occidentales

anglaises il y a un groupe de citoyens des plus instruits et d'hommes rompus aux affaires qui font le gros commerce de la colonie; ces gens sont, à tous les points de vue, aussi avisés, habiles et avancés que la plupart de nos marchands canadiens, et doués d'une aussi grande perspicacité lorsqu'il s'agit des réformes à accomplir dans le domaine commercial de ces îles. Il y a donc lieu de dire que, règle générale, la population blanche des Indes occidentales l'emporte même sur la population ordinaire du Canada au triple point de vue des finances, de la situation économique et de l'instruction. Par conséquent, ces gens sont parfaitement en état de se tirer d'affaire et, en négociant cette convention, ils ont fait preuve, dans l'appréciation des circonstances, d'un jugement qui fait absolument défaut chez ceux qui représentaient le Gouvernement lors des négociations. Du côté du Canada, cette convention a été négociée par un groupe d'hommes qui, malgré l'estime dont ils jouissent, ne connaissaient rien, au point de vue pratique, du commerce entre ce pays et les Antilles anglaises.

Les boards of trade d'Halifax et de St-Jean, composés d'hommes d'affaires d'expérience qui depuis des années faisaient le commerce des Antilles, ont voulu exposer leur manière de voir aux représentants du Canada dans cette commission. Des libéraux importants ainsi que des conservateurs avantageusement connus d'Halifax ont cherché à se faire entendre. Il y avait, entre autres, des hommes comme M. A. Hanfield Whitman, M. A. E. Jones et M. G. McGregor Mitchell, tous des libéraux bien connus de cette ville et des partisans de ce Gouvernement. On ne leur a pas permis d'exposer leurs vues aux messieurs qui étaient chargés de négociations au nom du Canada. D'autre part, on aurait pu également recourir aux lumières d'un homme qui, en sa qualité de représentant de la Royal Mail Steam Packet Company, en connaissait plus long sur le commerce avec les Antilles anglaises que tous ceux que l'on aurait pu désigner pour renseigner les représentants du Canada. Mais à lui non plus, il ne fut pas donné de discuter l'affaire. Par conséquent, je saisis cette occasion pour affirmer que, selon moi, la convention avec les Indes occidentales anglaises a été négociée par des gens qui, tout estimables et éclairés qu'ils puissent être, n'étaient au fait ni de la nature ni des exigences du commerce.

De plus, en concluant cette convention, notamment en ce qui regarde la Jamaïque, les commissaires canadiens, si je puis me servir de cette expression, ont prévu un service plus important et plus dispendieux que le commerce de cette colonie avec nous ne saurait justifier d'ici nombre d'années. A propos du service en question, on m'apprend qu'aucune compagnie anglaise indépendante de quelque importance ne voudrait s'engager à le fournir quelque puisse être le chiffre de la subvention offerte. On m'informe de plus, comme on ne saurait le contredire, que la seule soumission reçue provenait de la Marine marchande canadienne, et l'on donne à entendre qu'elle ne demandait qu'une subvention de quelque cent mille dollars par année. Mais la Marine marchande du Canada ne saurait fournir ce service sans s'adresser au Parlement et lui demander un crédit d'au moins 5 millions pour la construction des navires destinés au service de la Jamaïque. Quant aux dépenses mêmes qu'entraînera le service, on nous a refusé tout renseignement à cet égard. Il est de fait notoire, et je n'hésite pas à le croire, que la Marine marchande canadienne s'est informée auprès des Vickers de ce qu'il en coûterait pour construire les navires nécessaires à ce service. Je ne saurais dire quel était ce prix estimatif. Je sais cependant que les Vickers ont déjà construit, pour le service des Indes occidentales, des navires munis de compartiments frigorifiques et d'autres installations appropriées. Mais il est bien connu que les bâtiments qui sont actuellement en service un peu partout ne sauraient satisfaire aux conditions exigées dans la convention pour la ligne qui desservira la Jamaïque. On est d'accord pour reconnaître que les navires appelés à ce service doivent être construits exprès. Ainsi, puisque le Gouvernement est renseigné à ce sujet et qu'il est au courant des négociations conduites par la direction de la Marine commerciale avec la compagnie Vickers sur le prix des navires, je dis qu'on ne rend pas justice à la Chambre en l'invitant à se prononcer par son vote sur cette question de prix, sans lui fournir les renseignements suffisants. L'affirmation du ministre des Finances disant que la Marine commerciale, qui, j'en suis informé, est le soumissionnaire en question, pourrait exécuter ce service moyennant une subvention annuelle de quelque cent mille dollars, ne tient pas compte du prix réel de ce service et de la dépense d'établissement de cinq millions, ou à peu près, pour mettre des bâtiments en service sur la seule ligne de la Jamaïque.

Je suis, quant à moi, disposé à faire des concessions aux Antilles; mais ces concessions doivent être fondées sur une autre base. Le Gouvernement a réduit le droit sur le sucre des îles. D'après moi, on aurait dû commencer par relever le droit général et consentir une réduction aux Antilles an-

glaises, de manière que le taux de faveur accordé au sucre des Antilles fût resté le même que le taux actuel. Le Gouvernement, en faisant la réduction qu'il a proposée à la Chambre, a fait perdre au Trésor $300,000 à $400,000 de recettes douanières; la perte montera, d'ici à quelques années, à $700,000 ou $800,000, car notre consommation augmente. Cette perte n'aurait pas dû être consentie, sauf en certaines circonstances difficiles, qui n'existent pas à l'heure actuelle. Si le Gouvernement avait augmenté le droit général à $1.45 par 100 livres et maintenu le tarif de faveur à 45c., comme il l'était auparavant, l'avantage de $1 inscrit dans la nouvelle convention aurait pu être accordé et le droit sur le sucre provenant des Antilles anglaises ne se serait pas trouvé modifié. Mais aujourd'hui, en réduisant le droit 28c.712 par quintal, le Canada perd environ 16c. par quintal. La perte, calculée sur la quantité de sucre importée en 1925, montera à plus de $300,000 et sera encore plus considérable à mesure que nos importations des Antilles se développeront. D'autre part, l'augmentation du droit général n'aurait pas fait renchérir le sucre en Canada, car la fraction est trop petite pour se faire sentir dans le calcul du prix aux consommateurs. Dans le fait, la plus grande partie du sucre importé est raffiné en Canada et exporté aux pays étrangers; la détaxe protège le raffineur à l'égard du sucre destiné à la réexportation et n'a aucun effet sur le prix dans le régime intérieur.

Il est certain que la farine canadienne est maîtresse du marché des Antilles. Comme notre collègue d'Halifax (M. Brown) l'a fait remarquer, le Canada fournit presque tout le poisson acheté par les Antilles, sans le secours de la convention. S'il y a une différence, ce traité va diminuer notre emprise sur leur marché, car les commissaires canadiens ont accepté que toute faveur faite aux pêcheries du Canada sera étendue aux produits de l'île de Terre-Neuve, et, comme notre collègue l'a fort bien dit, et comme nous le savons tous, Terre-Neuve est bien placée pour envoyer son meilleur poisson aux ports de la Méditerrannée et son produit de qualité inférieur aux Antilles pour y faire concurrence au poisson canadien et le supplanter, si c'est possible.

En ce qui concerne le bois de construction, c'est un fait connu que le Canada est le principal fournisseur des Antilles et que, par conséquent, la convention n'est d'aucune utilité pratique pour nous. S'agit-il des objets manufacturés? Les réductions de droit que les Antilles nous accordent sont également appliquées aux produits de la Grande-Bretagne. Le fabricant canadien n'est pas en état de supporter la concurrence, à conditions égales, du manufacturier anglais pour l'exportation aux Antilles des chapeaux et casquettes, des chaussures et autres effets d'habillement. En résumé, monsieur l'Orateur, la convention nous ouvre plus grande la porte du marché des Antilles pour nos produits industriels, mais il faudrait pouvoir déplacer l'exportateur anglais, tâche quasi impossible pour le manufacturier canadien. Donc, bien que nous soyons tous disposés à conclure une convention de commerce avec les hommes habiles et expérimentés qui régissent le commerce des Antilles anglaises, je maintiens que ce Gouvernement n'a pas fait un exposé suffisant de ce que vont coûter les services nécessaires à la mise en vigueur de ce traité. Au dernier moment, je tiens à protester contre la ratification du traité puisqu'on n'a pas communiqué définitivement à la Chambre quels en seront les frais, de manière à nous révéler ce que vont nous coûter en dollars et en cents les concessions douanières d'ordre secondaire que nous accordent les Antilles anglaises aux termes de cette convention. Je tiens simplement à formuler ma protestation lors de la 3e lecture du projet.

(La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

LE CLASSEMENT DES ŒUFS

L'hon. J. A. ROBB (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. T. L. CHURCH (Toronto-Nord-Ouest): J'avais compris, monsieur l'Orateur, que j'aurais la priorité aujourd'hui.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable représentant de Wellington-Sud (M. Guthrie) veut proposer un amendement. Quand cette discussion sera terminée, la parole sera à l'honorable député.

L'hon. HUGH GUTHRIE (Wellington-Sud): En amendement à la motion pour siéger en comité des subsides, j'ai l'honneur de proposer ce qui suit:

Que tous les mots après "Que" soient rayés et remplacés par les suivants: "Dans l'opinion de cette Chambre, le mode de classement des œufs institué par le Gouvernement, d'après un arrêté ministériel publié dans la *Gazette du Canada*, le 26 avril 1924, constitue une injustice grave pour les cultivateurs et autres personnes qui s'occupent de la production des œufs pour la vente au détail, et l'action du Gouvernement, en cette matière, a occasionné des dépenses inutiles, de grands inconvénients et des délais sérieux pour les cultivateurs et les autres producteurs, et ce classement, autant qu'il s'applique à la vente au détail sur les marchés locaux, devrait être discontinué."

Le problème qui fait l'objet du présent amendement découle de la loi des animaux de ferme et de leurs produits, adoptée par cette Chambre en 1923. La Chambre avait adopté, en 1917, une loi portant le même titre, qui ne s'appliquait qu'aux bestiaux, aux ovidés et aux porcs. Aux termes de cette dernière loi, le département de l'Agriculture arrêtait des règlements régissant la vente d'objets qui y étaient énumérés. En 1923 le ministre actuel de l'Agriculture a fait adopter par la Chambre une loi d'une portée bien plus étendue que celle de la loi de 1917. Elle a été présentée comme loi modificatrice de la première, mais à la vérité, c'est une loi nouvelle car elle s'étend bien au delà des dispositions de la loi de 1917.

Lorsque la Chambre a été saisie de ce projet en 1923 elle l'a discuté à peine, croyant sans doute qu'il s'agissait simplement de modifier la loi existante et qu'il n'était pas question d'inaugurer un régime entièrement nouveau. Je maintiens que le ministre aurait dû avertir la Chambre, en lui présentant une mesure aussi importante, des conséquences de son adoption; je suis convaincu que lorsque cette loi a été adoptée en 1923, pas un membre de la Chambre ne prévoyait que cette loi obligerait le cultivateur à classer les œufs qu'il vendait au marché local.

La loi de 1923 concernait non seulement les bestiaux, les ovidés et les porcs; mais elle énumérait encore les volailles, les œufs et la laine. En relisant ce débat de la Chambre, je vois que pas un mot n'a été dit au sujet du classement des œufs. Même il ne s'est presque pas dit une phrase à la Chambre touchant l'article que je vais traiter tout à l'heure. Ni le ministre, ni aucun membre du Gouvernement n'a offert un seul mot d'explication; je trouve seulement une demande de l'honorable représentant de Brandon (M. Forke) qui a semblé affirmer qu'on ne devrait pas exiger le classement de la laine, à cause de certaines difficultés qui en résulteraient. A la suite d'une discussion aussi insignifiante, et sans un mot d'explication ou d'avertissement de la bouche du ministre, on a incorporé dans nos Statuts une nouvelle loi en vertu de laquelle le ministre a pu établir un groupe de règlements, par décret du conseil, donc ayant toute la force d'une loi du Parlement, qui ont, je crois, plus ennuyé, plus incommodé et plus embarrassé les cultivateurs canadiens et leurs épouses qui vendent des œufs, qu'aucune loi encore adoptée par cette Chambre. Si, lorsque la Chambre a été saisie de cette loi, son objet avait été expliqué; si le ministre avait exposé qu'il allait arrêter des règlements enjoignant aux cultivateurs de classer les œufs destinés au marché local, je

[L'hon. Hugh Guthrie.]

suis persuadé que la loi, dans sa forme actuelle, n'eût jamais été adoptée par la Chambre.

C'est l'article 9 qui est l'article important de cette loi. Il dit que le Gouverneur en son conseil peut établir des règlements prescrivant la manière dont les animaux de ferme, la viande destinée à l'exportation, les volailles, les œufs et la laine doivent être examinés, classés, marqués au fer chaud ou marqués, et la manière dont les animaux de ferme, les volailles, les œufs et la laine doivent être vendus. L'article est long, mais c'est le plus important. D'après les discussions qui se sont faites dans cette Chambre, ou à la lecture rapide de toute la loi, on croirait que cela ne se rapporte qu'au commerce d'importation ou d'exportation ou, du moins, qu'au commerce de gros de ces denrées. Personne ne se serait imaginé qu'il s'appliquait au panier d'œufs que le cultivateur ou sa femme apporte sur le marché local le samedi; personne ne croyait que la loi allait aussi loin. Elle fut adoptée en 1923; puis le 26 avril 1924, elle fut publiée dans la *Gazette du Canada* et des règlements furent adoptés pour le classement de tous les œufs vendus.

Je veux traiter pendant quelques instants de ces règlements, ils ont dû être rédigés par un expert; ils couvrent tout et sont préparés avec le plus grand soin, mieux que la loi même qu'avait adoptée la Chambre. D'abord, on définit les marchands de gros et les détaillants. D'après ces règlements, un détaillant est une personne ou maison qui offre ou vend directement au consommateur. Ceci désigne pratiquement tous ceux qui ont des œufs à vendre, quiconque vend directement au consommateur. Puis, on définit les classes, et il faudrait un expert, un véritable expert, pour comprendre quelque chose à ce classement. Sur les marchés locaux, les gens ont vendu ou acheté des œufs librement depuis un demi-siècle, et aucune difficulté grave n'est résultée de la façon libre dont les œufs ont été vendus et achetés sur ces marchés. Mais l'application de ces règlements fait que l'acheteur ignore ce qu'est l'article qu'il achète et le vendeur ignore ce qu'est l'article qu'il vend. Ecoutez bien ce classement des œufs.

Il y a une catégorie n° 1, que l'on appelle "Œufs frais". Vraiment des œufs frais sont des œufs frais. Nous savons ce que c'est; l'acheteur le sait et le vendeur le sait également. Mais cela ne suffit pas pour les règlements du département. Ils vont plus loin et disent que les œufs frais sont classés comme suit:

Qualité *a* Spéciaux.
Qualité *b* Extras.

Sous-qualité 1 Extras de poulettes.
Qualité *c* Premiers.
Qualité *d* Seconds.

Nous avons cinq classes d'œufs frais, sans compter les œufs d'entrepôt. Maintenant en face de quoi se trouve l'acheteur avec toutes ces classes? J'ai l'expérience d'un homme qui est allé sur le marché et a acheté un panier d'œufs dits n° 1. Il obtint des "premiers" et en était fier. Mais cet homme n'apporta pas chez lui des œufs de première qualité; il avait des œufs de troisième qualité. Les "Spéciaux" sont les premiers, les "Extras" sont les seconds, les "Premiers" sont les troisièmes, les "Seconds" sont les quatrièmes. C'est là le classement que l'on applique au produit du cultivateur sur les marchés du pays en vertu de ces règlements.

Puis, lorsque vous passez à une autre catégorie d'œufs, aux œufs de 2e qualité, vous trouvez une autre longue suite de classes comme suit:

Catégorie 2*a* Conservés.
Qualité *a* Extras.
Qualité *b* Premiers.
Qualité *c* Seconds.
Qualité *d* Œufs craqués et sales.

Ces règlements, je pense, ont été préparés dans le but d'embarrasser le producteur et le consommateur sur les marchés locaux. Je comprends que dans le commerce de gros, ce classement est nécessaire et juste. Je comprends que pour le commerce d'importation et d'exportation des œufs, ce système de classement convient; mais on va beaucoup trop loin, je pense, lorsque l'on demande au cultivateur sur le marché local de classer ses œufs d'après ces règlements et de payer 2c. la douzaine pour faire faire le classement. Maintenant qu'arrive-t-il en pratique? Chaque semaine, sur les marchés de l'est d'Ontario, vous trouvez un grand nombre de cultivateurs,—ce n'est pas trop mal en été, mais en hiver lorsqu'il fait froid c'est très ennuyeux, très embarrassant,—vous trouvez ces cultivateurs, dis-je, à la file pendant une demi-heure ou trois quarts d'heure, et on m'a dit une heure dans certains cas, pour passer un panier d'œufs à un classeur et payer 2c. la douzaine pour faire classer ces œufs, travail qui est fait bien souvent par un homme qui n'y connaît absolument rien ou connaît peu de chose dans le classement des œufs. Sur le marché de Guelph, on a vérifié les connaissances de ces classeurs. Les femmes de cultivateurs, personnes très respectables, se sont adressées à moi et m'ont dit qu'elles avaient présenté le même panier à trois différents classeurs et dans chaque cas le résultat a été différent. J'ai été aux informations et j'ai questionné les consommateurs ordinaires, les citoyens de ma ville, et je n'en ai pas trouvé un seul pour défendre le système. On m'a dit que les marchands locaux étaient en faveur du système. J'ai en appelé six d'entre eux par téléphone et tous les six m'ont répondu: non, abolissez le système. J'ai vu un grand nombre de cultivateurs, des femmes de cultivateurs, et je vois que tous sont unanimes; ils sont opposés au classement des œufs pour le marché local.

Pourquoi a-t-on adopté cette méthode, peut-on se demander? Parce que les marchands de gros la demandaient. Elle leur est utile, j'en conviens. Elle leur assure une certaine immunité; mais elle ne constitue pas une protection pour le consommateur qui achète des œufs sur la place et, pour le cultivateur, elle est un ennui, une injustice et une source de dépenses. Ce dernier n'est jamais remboursé des deux sous qu'il doit verser pour chaque douzaine. On dit qu'il les ajoute au prix de vente, mais le prix des œufs est plus bas qui ne l'était avant l'adoption de la méthode de classement. Le cultivateur n'a pas profité de cette mesure. Je ne m'oppose pas à ce qu'on force à classer ses œufs l'homme qui en achète dans toutes les parties d'un canton pour les centraliser dans un entrepôt; mais, je m'oppose et les agriculteurs s'opposent à ce que les fermières soient obligées de se soumettre à cette obligation, et aux frais qu'elle entraîne, quand elles vendent leurs œufs dans l'endroit où elles demeurent.

Pourquoi garder cette méthode? De plusieurs endroits de l'Ontario j'ai reçu des lettres sur ce sujet. Je regrette que mon honorable ami de Waterloo-Nord (M. Euler) ne soit pas à son siège, car je sais qu'il s'intéresse à la question. Il l'a discutée avec le département de l'Agriculture et il a annoncé dans un journal avec lequel il est en rapport que la méthode de classement des œufs ne s'applique pas aux cultivateurs qui vendent sur place. Pendant quelque temps, nous avons pensé qu'on nous libèrerait de cette obligation. mais on s'est aperçu que la loi s'applique à ces cultivateurs. Je regrette d'avoir à dire que, dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, on a poursuivi et imposé une amende à deux cultivateurs qui n'avaient pas fait classer et étiqueter leur petit panier d'œufs par un classeur inexpérimenté et n'avaient pas versé les frais.

Je ne sais pas qui nomme les classeurs. Je me demande s'ils sont nommés par la Commission du service civil. Voici pourquoi je pose cette question: l'autre jour, j'ai reçu un avis dans lequel on annonçait que la Commission du service civil devait nommer un classeur de laine. Je suppose que les classeurs des œufs sont choisis de la même façon. Si tel est le cas, je ne puis que de-

mander à la Commission du service civil de parcourir l'ouest de l'Ontario pour surveiller les classeurs employés dans cette région, car je ne pense pas qu'ils soient capables de remplir les fonctions qui leur sont confiées.

Monsieur l'Orateur, je prétends que la méthode est absolument défectueuse. Si l'on classe les œufs, pourquoi ne pas classer les autres produits agricoles?

Pourquoi ne pas classer le beurre, les fruits, les pommes de terre et les autres légumes vendus au marché? Pourquoi forcer les cultivateurs à se soumettre à l'obligation du classement seulement pour ce qui concerne les œufs? C'est imposer une obligation pénible au cultivateur et surtout aux fermières. L'ancienne méthode n'a jamais, dans le passé, été cause d'une injustice. L'acheteur et le marchand étaient satisfaits de l'ancienne méthode du marché libre, inspirée de l'antique maxime: *Caveat emptor!* (Que l'acheteur prenne garde!) En vertu de cette méthode, l'acheteur obtenait les œufs qu'il avait marchandés et le marchand était satisfait de la manière que ses œufs étaient vendus. Les règlements actuels poussent à l'extrême le principe du gouvernement tutélaire.

Si, pour soulever cette question, j'ai choisi le moyen que j'ai pris et le projet de résolution qu'on vient de lire, c'était afin de faire porter la responsabilité de cette méthode injurieuse à qui de droit. La présente méthode n'a jamais été adoptée avant que le présent ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) remplît ces fonctions. Le Gouvernement doit en accepter toute la responsabilité. J'ai exposé dans ma motion que les agissements du Gouvernement ont occasionné les pertes, les injustices et les ennuis dont j'ai parlé et je demande que l'on modifie ces règlements ou cette loi. Pour faire cette modification et libérer les cultivateurs du fardeau et de l'oppression qui pèsent sur eux, on n'a qu'à ajouter quelques mots à la définition du mot "détaillant", afin de ne pas y comprendre les cultivateurs. Nous avons fait une exception en leur faveur dans d'autres lois. Nous avons fait une telle exception par exemple, dans la loi des faillites et d'autres que je pourrais nommer. Ajoutez quelques mots à votre définition du "détaillant" pour que ce terme ne s'applique pas au cultivateur qui vend directement les œufs produits sur sa ferme au consommateur, sur le marché libre et vous lui aurez accordé ce qu'il demande.

Je consigne au hansard une résolution qui m'a été envoyée par le Women's Institute de Wellington-Sud. Elle est signée par tous les officiers de la société. En parcourant les noms, je regrette de constater que certains ne sont pas de mes partisans. La résolution est courte et bien au point; je vais la lire. Elle a été adoptée par l'association le 13 février dernier et se lit comme suit:

Il est résolu par les représentantes du South Wellington Women's Institute de protester contre la présente méthode de classement des œufs et d'en demander l'abolition.

Je crois que cette résolution interprète vraiment le souhait de toute la population agricole de ce pays qui se livre à l'aviculture. Même des gens de nos petites villes et de nos villages qui produisent des petites quantités d'œufs pour leur propre consommation et qui, à la fin de la semaine, peuvent en avoir à vendre ou à échanger chez l'épicier, sont, eux aussi, sujets à un terrible châtiment si leurs œufs ne sont pas classés; et ce châtiment comporte une amende maximum de $500 et un emprisonnement de trois mois, tout bonnement parce que l'agriculteur, qui, depuis des générations, a profité d'un marché libre, doit maintenant aller trouver le classificateur de l'Etat et lui verser 2c. par douzaine pour avoir ses œufs classés ou voir leur qualité amoindrie selon le cas. Je prie la députation de songer qu'il ne s'agit ici que de l'intérêt strict de la classe agricole du Canada, et surtout de celui des femmes de nos agriculteurs, qui, dans la plupart des cas, ont à souffrir le plus, ont à subir tous les inconvénients; et je vous dirai que durant la saison froide ces inconvénients ne sont pas insignifiants.

Mlle AGNES C. MACPHAIL (Grey-Sud-Est): Je m'intéresse aux œufs et alors le classement m'intéresse. Je ne m'attends pas d'être, d'aucune façon, l'interprète de l'opinion des femmes des agriculteurs. Je ne sais rien des conditions qui existent sur nos marchés locaux, mais, en somme, la plupart des cultivateurs ne vendent pas leurs œufs sur ce marché, mais les exportent.

Je veux faire part à mes honorables collègues de mon expérience et dire mon opinion sur le classement des œufs. Selon moi, il ne devrait pas y avoir de classement "spéciaux" pour le commerce. La plupart des œufs de cette catégorie ne sont pas "spéciaux", mais des œufs "extras", des œufs "extras de poulettes" et ainsi de suite, et les gens habitués à manipuler les œufs peuvent facilement s'y reconnaître. Le classement "extras de poulettes" est une classement que les agriculteurs sont heureux d'avoir vu établir, car les œufs de poulettes sont plus petits que ceux d'une poule d'un an ou deux ans; et ces œufs qui seraient classés "extras" dans n'importe quelle autre sorte de classement, ne le seraient pas si on n'avait pas prévu au classement des œufs plus petits qu'on appelle "extras de poulettes". Il y a quelque temps, je suis allé voir

le ministre de l'Agriculture et j'ai protesté contre la désignation "extras", "extras de poulettes" et "nos 1 et 2", et je m'étonnais qu'on ne les eût pas classés "1, 2, 3 et 4", parce qu'en réalité c'est ainsi que se distingue leur qualité. Je commençai alors à saisir le point de vue du ministre. Les gens n'achètent pas les œufs du classement 2, 3 et 4, et j'appris que, pour être vendus, ces œufs doivent être marqués de façon à indiquer à l'acheteur la qualité de ce qu'ils achètent.

C'est là, je crois, le résultat du classement. En premier lieu, il tend à relever le type général. L'acheteur est assuré que, s'il achète en conformité de la loi, il aura exactement la qualité qu'il désire. Quiconque va au magasin acheter des "extras" ou "extras de poulettes" saura exactement ce qu'il achètera. Le standard a été relevé et comme on a garanti la qualité, la consommation des œufs s'est accrue. Elle s'est accrue en Ontario et je suppose qu'il en est de même dans toutes les autres parties du Canada. Depuis que le classement des œufs a été établi, nous exportons nos œufs au moyen de la mise en commun. Deux fois par jour, et non pas rien qu'une fois, on lève les œufs du nid, et le nid est gardé dans un état de grande propreté. On n'expédie pas les œufs le moindrement craquelés, c'est-à-dire s'il est possible de découvrir la chose à l'œil nu. Quoiqu'il puisse parfois se trouver un œuf craquelé, les expéditeurs n'essaient pas de le mettre avec les autres, mais ils n'envoient que ceux que la coopérative trouvera acceptables, car il n'y a que les œufs strictement frais "extras" et "extras de poulettes" qui peuvent être vendus par la coopérative. Ceux qui vendent les œufs en commun en Ontario, et ils sont de plus en plus nombreux, sont très favorables au classement des œufs. Quant à moi, je suis pour le classement des produits. Naturellement, il faut que les classificateurs connaissent leur affaire et il se peut que parfois ils ne la connaissent pas. J'ai souvenance du temps où l'on inaugura le classement du porc. Il y eut des hauts cris et les gens ne voulaient pas faire classer leurs porcs. Petit à petit ce sentiment hostile s'est dissipé. Il se peut que, sur le marché libre, où les œufs sont absolument frais et où l'acheteur ne cherche que cela, il se peut, dis-je, qu'il ne se préoccupe pas de savoir si les œufs sont "extras", "extras de poulettes" ou "premiers" ou "seconds". Il y a beaucoup de vrai dans ce que l'honorable député a dit, mais je tiens à répéter que beaucoup d'agriculteurs de l'Ontario ne vendent pas leurs œufs sur les marchés locaux. Le seul débouché pour le comté que j'habite est Owen-Sound. A ce propos je me souviens d'une chose qui m'est arrivée l'année dernière. Je traversais Owen-Sound avec une grosse boîte d'œufs, j'avais pensé les emporter là pour voir quel prix je pourrais en obtenir. J'offris mes œufs et je constatai que j'aurais pu les vendre plus cher chez moi à Flesherton qu'à Owen-Sound. C'est un exemple de ce qui se produit sur un marché local. Je conseillerais aux cultivateurs de vendre leurs œufs par l'intermédiaire de la vente en commun ou la coopérative.

L'hon. J. W. EDWARDS: Je comprends et j'approuve volontiers la raison pour laquelle on classe les œufs pour l'exportation ou on oblige les marchands de gros à classer les œufs, mais l'imposition du système du classement aux gens qui vont porter un panier d'œufs au marché à Kingston, London, Guelph ou toute autre ville de l'Ontario ou du Canada, n'est rien moins qu'une incommodité absolue. Notre population est assez intelligente, je pense, pour se choisir une douzaine d'œufs. Il n'est pas nécessaire que le Gouvernement place une garde auprès des acheteurs ou leur délègue quelqu'un pour leur indiquer quoi acheter, ou oblige les cultivateurs à placer une étiquette dans le panier, ou les condamne à l'amende s'ils ne se conforment pas au classement établi dans les règlements. Plusieurs types sont mentionnés dans la 1re catégorie. Par exemple, la qualité *a*, "spéciaux", est ainsi définie:

> Œufs de grosseur uniforme, pesant au moins 25 onces la douzaine, ou 47 livres net la caisse de 30 douzaines; propres et sans taches, à coque saine et forte...
>
> Pas l'odeur.
>
> ...chambre d'air petite, n'ayant pas plus de $\frac{1}{8}$ de pouce de profondeur; blanc de l'œuf ferme et clair, jaune à peine visible.

Quels instruments faut-il au cultivateur ou à sa femme pour avoir la certitude absolue de ne pas encourir les foudres de la loi? La femme du cultivateur devra avoir une balance dûment inspectée par des inspecteurs de l'Etat, je présume, pour avoir l'assurance qu'une douzaine d'œufs pèse 25 onces. Elle peut s'imaginer n'encourir aucune peine en vertu de la loi à cet égard. Erreur, les inspecteurs de l'Etat, désireux de montrer leur autorité et de gagner leur traitement, surgissent, prennent quelque œufs dans le panier et les mirent. L'un d'eux tire une petite règle de sa poche et dit: "Ah! vous avez marqué ces œufs: "spéciaux". Je tiens à vous faire remarquer que vous avez violé la loi." "Quoi?" dit la femme. "D'après cette catégorie, la chambre d'air ne doit pas mesurer plus de $\frac{1}{8}$ de pouce de profondeur. Vous pouvez voir par vous-même en regardant cette règle que la chambre d'air de ces œufs mesure $\frac{3}{16}$ ou

9/32 de pouce." S'il en est ainsi, elle a violé la loi. Elle est passible d'amende et d'emprisonnement, parce que, bien que les œufs aient la grosseur et le poids réglementaires, la chambre d'air est trop profonde. Elle n'a peut-être pas la vue aussi bonne que l'inspecteur et elle peut se tromper en calculant à peu près le huitième de pouce, et elle viole ainsi la loi.

Supposons que la fermière ne commette pas de contravention là-dessus. L'inspecteur lui montre, à l'aide d'un microscope ou autre instrument, que, bien que les œufs soient réguliers quant au poids et à la chambre d'air, il faut que le blanc soit ferme et clair et le jaune à peine visible. Il dit à la femme: "Vous pouvez voir par vous-même que vos œufs ne sont pas conformes au règlement; le jaune n'est pas très peu visible; la ligne de démarcation entre le blanc et le jaune est très nette, et vous avez violé la loi à ce sujet." Je pourrais ainsi passer en revue les autres diverses catégories.

Tout ce règlement est absolument un sujet de tracasserie, une source d'inconvénients et de dépenses superflues pour l'Etat. Les gens qui vont au marché sont capables de se choisir un panier de bons œufs. A supposer que quelques œufs soient plus petits les uns que les autres, quelle différence cela fait-il? Le cultivateur sait qu'en faisant affaires avec le public au marché, il ne peut espérer conserver sa clientèle à moins de lui donner ce qu'il lui garantit. Il vend des œufs comme frais, et c'est tout. Supposons que deux voitures de cultivateurs soient contiguës et contiennent toutes deux des œufs, et que les œufs de l'un soient plus petits que ceux de l'autre. Le client se sert de son jugement, fait son choix et achète en conséquence. Obliger la femme du cultivateur qui porte quelques douzaines d'œufs au marché à les mirer, à les peser et à les mesurer quant à la chambre d'air et autres détails, c'est une vraie tracasserie et un inconvénient qui ne protègent pas le public, parce que le public n'a pas besoin de protection sous ce rapport.

Appliquez le classement aux œufs exportables ou vendus au marchand de gros, si vous voulez; mais imposer à une personne qui va offrir en vente en marché libre deux, trois, quatre ou cinq douzaines d'œufs, l'inconvénient et l'ennui de mirer chaque œuf, de le mesurer quant à la chambre d'air et à la visibilité du jaune, etc., c'est une parfaite absurdité. D'après des conversations que j'ai eues toutes les semaines avec les gens au marché de Kingston, je sais qu'ils regardent ce règlement comme une source d'inconvénients et de tracas superflus, et je ne vois aucun avantage à assujettir à cet ennui les vendeurs d'œufs en petites quantités. Abrogez-le pour ce qui regarde le cultivateur allant aux marchés des grandes et petites villes du pays entier, et, loin de nuire au commerce, vous éliminerez une grande incommodité et un grand inconvénient. Plusieurs cultivateurs et femmes de cultivateurs m'ont parlé de la chose, et à leur sens, quand ils offrent en vente un panier d'œufs au marché, il leur appartient de garantir ces œufs comme frais, mais ils regardent l'obligation de les classer en première, ou deuxième catégorie, spéciaux et extras comme tout à fait sans nécessité, et c'est aussi ma façon de voir.

Toutes les institutions législatives, y compris notre Chambre des communes sont un peu trop portées à la protection du public, et à méconnaître son bon sens. Laissons-le s'en rapporter au sens pratique qui le guidait avant l'application du classement. Autant que je sache, le public n'a jamais bien réclamé cette réglementation

M. A. W. NEILL (Comox-Alberni): Présentée sous cette forme, j'imagine que cette résolution équivaut à un vote de défiance. J'avais pourtant juré mes grands dieux politiques, de voter contre le Gouvernement tant que certain ministère n'aurait pas accordé ce que je considère la plus élémentaire justice à certains de mes commettants. En quoi je ressemblais un peu à cet homme, mentionné par un député de l'opposition, qui refusait de cesser de parler tant que la veuve ne serait pas indemnisée pour sa vache. En certains cas, cela peut être impertinent, mais en d'autres, c'est le seul recours possible. Ce serait pour moi l'occasion toute trouvée, mais je ne puis trahir ainsi mes convictions et l'intérêt de mes électeurs en votant contre le Gouvernement, si tenté que j'en sois.

Aux termes de la résolution, le proposeur demande que le règlement concernant le classement des œufs ne s'applique pas à la vente au détail sur le marché local. Il a modifié cela dans ses remarques en demandant que les œufs vendus par le cultivateur en soient exemptés aussi. Est-ce que tous les cultivateurs producteurs d'œufs n'en fournissent pas au commerce de détail? La résolution ainsi interprétée ruinerait tout le sytème du classement des œufs, car en exempter une partie du commerce c'est en prévenir l'application convenable.

L'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) a dit: Pourquoi faire une exception pour les œufs? L'aviculture est une branche de l'agriculture, et presque tous les produits agricoles sont classés. L'honorable député a mentionné le beurre. Ignore-t-il que le beurre est classé? Et le blé? Et le porc?

Il ne sort pas un seul mouton abattu de la Nouvelle-Zélande à moins d'avoir été classé.

M. SENN: Le pain de beurre que le cultivateur offre en vente au marché a-t-il été classé?

M. NEILL: Je l'ignore, mais s'il ne l'est pas, là se trouve peut-être l'explication pourquoi la qualité du beurre canadien n'est pas aussi bonne qu'elle devrait l'être, du moins pour l'exportation. La Nouvelle-Zélande tient tellement à la réputation de son mouton qu'elle ne permet pas l'exportation d'un seul avant d'avoir été inspecté. Malgré leur opposition au début, les cultivateurs se font de plus en plus à l'idée que la coopération est le seul moyen de mieux réussir: ils comprennent maintenant que l'uniformisation de la qualité d'un produit est le secret du succès.

L'honorable député qui a proposé cet amendement a dit que certains de ses commettants doivent payer 2c. la douzaine pour le classement des œufs. Les électeurs de mon honorable ami habitent évidemment un milieu exigeant, car ce classement coûte bien moins cher dans l'ouest où le prix de la vie est plus élevé. A Courtenay, ville située dans la circonscription que je représente, il y a une coopérative admirable qui fonctionne à la satisfaction générale. Les conditions indiquées par mon honorable ami existaient naguère, il est vrai. Un homme apportait des œufs au marché, où il ne pouvait les classer; le marchand qui les achetait ne trouvait pas commode de les classer, et le commerce se faisait ainsi une peu au hasard. Actuellement, la classement des œufs de la localité se fait à la beurrerie, par un expert; tout homme le devient vite s'il est le moindrement intelligent. Les œufs sont classés, placés dans des boîtes en carton ou autres contenants, suivant la destination, aux frais de la beurrerie, laquelle, si je ne me trompe, —ce que je ne crois pas,—exige ½c. par douzaine. Ainsi, le public est sûr d'acheter un produit de qualité uniforme et de ne pas être exposé à recevoir des oœufs sales ou de qualité inférieure. La beurrerie, après avoir satisfait aux besoins locaux, expédie le surplus aux grands marchés de Vancouver et d'ailleurs. Il en est de même dans le comté de mon honorable ami de Nanaïmo (M. Dickie). Il en résulte une notable amélioration de la vieille méthode de vente des œufs. J'ai vu moi-même des épiciers de la campagne encombrés d'œufs dont ils ne voulaient pas mais qu'ils étaient obligés d'accepter. Bien qu'ils en diminuassent le prix, cela n'avançait pas les choses. Il leur restait donc sur les bras toutes sortes d'œufs, des bons comme des mauvais. Peu au courant, ils essayaient de classer ce produit afin d'expédier les meilleurs, mais à la longue, tous étaient mécontents, les cultivateurs aussi bien qu'eux-mêmes. Les œufs sont maintenant vendus par le cultivateur sans être classés s'ils sont expédiés à une certaine distance à un marchand de gros dont l'entrepôt sera soumis à l'inspection. Il y a toujours quelque objection à la coopération obligatoire lorsque le sujet est discuté pour la première fois. Il se trouve constamment des personnes prêtes à se plaindre de n'importe quelle proposition ou restriction. On dit: "Nous voulons agir à notre guise. Nous voulons vendre notre produit comme nous l'entendons". Comment donc! j'ai entendu réclamer la liberté de parole et d'action jusqu'à un point absurde. C'est ce que l'on exige aujourd'hui. On prétend même, je le sais, avoir le droit de s'enivrer. Un jour, j'ai rencontré un immigrant,d'un des pays du midi de l'Europe, qui avait un sérieux grief. Il avait, paraît-il, été jeté en prison pour avoir battu sa femme, ce qu'il ne trouvait pas excusable. Il m'a expliqué que battre sa femme était chose fort commune, essentielle même, et qui était inhérente au système social de son pays d'origine. Est-ce qu'un homme ne pouvait battre sa femme, c'est ce qu'il voulait savoir. Naturellement, tout dépend du point de vue où l'on se place.

Aujourd'hui, les cultivateurs ne veulent pas que personne ait le droit de vendre un produit inférieur de peur que les autres en souffrent. Ils s'opposent à ce que des œufs de mauvaise qualité soient vendus par les autres cultivateurs avec la conséquence qu'eux-mêmes auront moins de succès. C'est en vertu de ce principe que des règlements ont été faits pour la vente des œufs.

On a laissé entendre que nous faisons ici le jeu des marchands de gros. C'est tout le contraire qui est vrai. En 1922, j'étais présent au Château Laurier à une réunion des représentants des commerçants et producteurs d'œufs du Canada. Les marchands de gros et autres commerçants surpassaient en nombre les producteurs, qui étaient assez rares. Le but de l'assemblée était d'étudier la situation afin de trouver les moyens, si c'était possible, d'améliorer la qualité du produit. Les marchands de gros s'opposèrent à toute proposition tendant au classement des œufs. Ils déclarèrent que ce serait désastreux pour leur commerce et qu'ils seraient obligés de fermer leurs portes. Nous avions une loi fédérale relative à l'inspection des œufs, mais elle ne s'appliquait qu'entre provinces. Si une expédition d'œufs était faite de Vancouver à Vic-

toria, nulle inspection n'était nécessaire, mais si le même produit était envoyé de n'importe quel endroit de la Colombie-Anglaise à Montréal, l'inspection fédérale était mise en vigueur. Je sais qu'une wagonnée d'œufs allait un jour quitter cette province, mais comme les œufs n'étaient pas de la classe requise, il fut défendu aux producteurs de les laisser partir, de sorte qu'ils en subirent la perte. Le commerçant de Montréal à qui ces œufs étaient adressés est allé aux Etats-Unis et a acheté une wagonnée d'œufs qui lui ont rapporté un gros profit pour la raison qu'il n'a pas été obligé de les faire classer. Il a vendu ses œufs comme œufs tout simplement, et il n'est pas retourné en Colombie-Anglaise. A cette époque, il n'y avait pas de classement obligatoire des œufs dans les limites de la province, et il n'y avait pas non plus de restriction sur les œufs entrant au pays. On s'est efforcé de faire décréter quelque loi pour remédier à cette situation, mais les marchands de gros et les producteurs n'ont pu s'entendre. A la réunion dont je viens de parler, les marchands de gros étaient plus nombreux et plus influents que les producteurs, de sorte qu'aucune proposition n'a été faite. Le Gouvernement, toutefois, s'est occupé de la chose et a décidé de faire des règlements pour le classement de tous les œufs importés au Canada. Cette disposition a eu pour résultat immédiat l'exclusion de tous les œufs de l'Orient de même qu'une grande diminution des importations des Etats-Unis. L'opposition des marchands de gros était fondée sur le fait que les Américains ne classant pas leur produit le commerçant canadien se trouvait placé dans une situation désavantageuse. Mais les cultivateurs ont-ils vendu moins d'œufs pour tout cela? Pas du tout. Comme nous le constatons par les archives du département de l'Agriculture, la consommation des œufs, par tête d'habitant, a augmenté dans des proportions énormes.

Je suis surpris que l'honorable député qui a présenté cet amendement prenne cette attitude au sujet de la question dont nous sommes saisis parce que le classement des œufs est une protection définitive et des plus désirable. C'est là la sorte de protection contre laquelle personne ne protestera. Le système protège le producteur sans ajouter aucuns frais au budget du consommateur. Je regrette que le présent débat ait été soulevé d'une façon aussi inattendu, car j'aurais désiré avoir tous les renseignements sous la main afin de discuter la question à fond. Je ne me trompe pas en disant que la consommation des œufs par tête a augmenté d'une façon très sensible au Canada depuis que les règlements touchant le classement des œufs sont en vigueur. Et cela s'explique facilement. Les gens aisés achèteront des œufs aussi longtemps qu'ils auront l'assurance d'obtenir un article de bonne qualité; cependant, s'ils tombent sur un œuf gâté de temps à autre, ils sont portés à mettre cette denrée de côté pour quelque temps. Les gens aisés toutefois sont disposés à payer le plus haut prix pour l'article de la meilleure qualité. Le classement des œufs, du fait qu'il assure au public des œufs d'une qualité uniforme et excellente, a contribué à augmenter considérablement les ventes. L'aviculteur aussi bien que le cultivateur sont donc satisfaits du système et le consommateur l'apprécie également, car il sait au juste ce qu'il achète. Si quelqu'un désire acheter des œufs de qualité inférieure à bas prix, il est parfaitement libre de le faire; cependant, le point important, c'est que les œufs ne sont plus tous mélangés comme ils l'étaient auparavant. Je regrette de ne pouvoir mettre la main en ce moment sur des résolutions,—il y en avait au moins deux, sinon trois, et je les ai citées au cours d'un autre débat, il y a quelques mois,—qui furent adoptées par des associations d'aviculteurs de la Colombie-Anglaise. Tous les aviculteurs insistent sur cette demande: demandez au gouvernement fédéral, s'il vous plaît, qu'il ne joue pas avec les règlements concernant le classement des œufs. L'une des résolutions en question se résumait à ceci: on a appelé notre attention sur le fait que des efforts ont été, sont ou seront tentés par les marchands de gros et les commerçants d'œufs du Canada afin d'apporter des modifications à ces règlements. Nous supplions le Gouvernement de ne pas céder à ces sollicitations. J'ai cité le texte de deux ou trois de ces résolutions que j'ai fait insérer au hansard. L'amendement en délibération n'a donc pas sa raison d'être à mon humble avis. Quoique, je l'admets volontiers, il serait peut-être de nature à faciliter la tâche au cultivateur qui désire vendre directement ses œufs au détail, les inconvénients auxquels il est assujetti sont insignifiants en comparaison des forts bénéfices qu'il retire du système en vigueur, car les œufs sont plus en demande en conséquence de ces règlements.

En ce qui regarde la Colombie-Anglaise et l'Ontario, bien que la province d'Ontario produise peut-être de plus grandes quantités d'œufs du fait que sa superficie est plus étendue et le chiffre de sa population plus élevé, j'estime que la Colombie-Anglaise produit plus d'œufs par tête, étant donné que les aviculteurs chez nous se sont spécialisés dans la production des œufs.

Il n'est pas rare de rencontrer en Colombie-Anglaise des cultivateurs dont la basse-cour

renferme de 4,000 à 10,000 volailles. Les aviculteurs manifestent leur manière de voir par l'entremise de leurs associations; et je puis bien dire qu'aucune de ces associations, composées d'aviculteurs utilisant les méthodes les plus modernes, n'a jamais formulé le désir de voir abroger le système de classement des œufs en vigueur.

L'hon. M. EDWARDS: L'honorable député verrait-il d'un bon œil l'application du même principe touchant le classement du beurre, de sorte que les cultivateurs seraient obligés de faire classer le beurre qu'ils offrent en vente sur le marché régional?

M. NEILL: Certainement; je serais disposé à aller jusque-là dans l'intérêt du cultivateur lui-même; de fait, tout cultivateur qui vend un œuf gâté ou une livre de mauvais beurre déprécie par le fait même la valeur de tous les produits de même nature et diminue la demande.

M. DUNCAN (Grey-Nord): Monsieur l'Orateur, je regrette que l'honorable représentante de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail) ne soit pas venue porter ses œufs à Owen-Sound un jour de marché, car je suis convaincu qu'elle les aurait vendus à un prix élevé. Je suis surpris d'aprendre que les cultivateurs de sa circonscription considèrent comme une bonne loi le système concernant le classement des œufs, car ceux de mon comté ont été fort ennuyés et ils ont manifesté leur mécontentement en termes énergiques, à l'époque où ces règlements furent mis en vigueur. A Owen-Sound, les marchés, jeudi et samedi sont des jours de marché et les particuliers s'y rendent pour acheter leurs œufs et leur beurre. Cependant, les œufs ne sont pas classés du tout, car il n'y a pas d'inspecteur sur les lieux. J'estime donc que cette loi est absolument inutile en tout temps.

M. EULER (Waterloo-Nord): Monsieur l'Orateur, je n'aimerais pas à être classé au nombre de ceux qui voient d'un mauvais œil la protection convenable de l'intérêt du peuple en ce qui regarde les denrées alimentaires. Toutefois, en tentant un effort afin de faire adopter une bonne loi, il peut arriver que l'on dépasse le but; j'incline à croire que c'est là le cas en ce qui regarde la présente loi concernant le classement des œufs. Pour ce qui est de cette loi, je ne suis au fait que d'un seul point sur lequel mon attention a été particulièrement appelée dans les villes de Kitchener et de Waterloo. Sur les marchés publics de ces deux villes, les œufs sont offerts en vente sans aucune restriction par les cultivateurs des environs, et je suppose que nous avons, là-bas, deux des plus vastes marchés pour les produits de la ferme de la province d'Ontario, à part les grandes villes. Les marchés ouvrent de bonne heure le matin,—celui de Kitchener s'ouvre à sept heures,—ce qui oblige les cultivateurs à se mettre en route pour le marché dès cinq heures du matin. Avec les règlements actuels de classement, ils doivent faire la queue jusqu'au moment où leurs œufs peuvent être examinés par l'inspecteur et il leur faut payer 2c. par douzaine pour cette inspection. Ces délais ont causé bien du mécontentement et des ennuis. Mon honorable collègue de la Colombie-Anglaise (M. Neill) dit que les inconvénients ne sont pas graves en comparaison des avantages, mais je n'en suis pas si certain. Il n'y a pas de doute que ce ne soit très incommode pour les cultivateurs dont je viens de parler. Il existe aussi cette inconséquence qu'un honorable député a relevée: le classement n'est pas nécessaire quand le cultivateur vend de porte en porte ou livre à ses clients. Je ne vois pas pourquoi le cultivateur ne jouirait pas de la même liberté quand il vend au marché.

L'hon. M. EDWARDS: Un pâté de maisons plus loin.

M. EULER: Oui. Il me semble que, dans la plupart des cas, ceux qui achètent au marché ou à leur porte achètent du même cultivateur; il existe un commerce établi. Quand ce sujet est venu devant la Chambre, il y a environ deux mois, on a soulevé la question de savoir si les œufs devaient être classés au marché. J'ai saisi l'occasion d'interroger le ministre de l'Agriculture à ce sujet et il a exprimé l'opinion qu'il n'était pas nécessaire de classer les œufs du marché ou ceux qui sont vendus de porte en porte quand la quantité ne dépasse pas quinze douzaines. J'ai cru cette interprétation absolument équitable. Néanmoins, on s'est aperçu que le ministre s'était trompé et que la loi obligeait de classer tous les œufs mis en vente au marché. Je ne m'oppose pas absolument à la loi sur le classement des œufs. J'ai mes doutes parce que, comme je l'ai déclaré au début, nous sommes enclins à faire trop de loi. A l'époque où la loi a été ratifiée, je croyais qu'elle était juste, en ce sens qu'elle devait protéger le cultivateur vendant au détail contre le marchand de gros.

C'est pourquoi, j'insiste vivement auprès du ministre pour qu'il modifie la loi de manière à permettre aux cultivateurs qui vendent dans les marchés publics de jouir des mêmes privilèges que ceux qui vendent de porte en porte. Je sais qu'on a fait ressortir comment le public préférerait payer ses œufs un peu plus cher, même au marché, pourvu qu'il soit certain d'avoir des œufs absolument frais. Cela

se peut. Il est probable que tous les membres de la Chambre, moi-même le premier, préfèrent acheter des œufs frais de qualité certaine. Je crois qu'on pourrait conserver cette disposition de la loi imposant le classement quand les cultivateurs le désirent, mais non pas de le rendre obligatoire au marché. Alors, si nous voulons avoir des œufs classés nous prendrons la précaution de les acheter des cultivateurs qui demanderont le classement de leurs œufs. Il est possible que, au bout d'un certain temps, ceux qui vendent des œufs non classés trouveront qu'il est plus avantageux pour eux de faire inspecter et classer leurs œufs. Je compte que le ministre fera en sorte qu'on abolisse cet ennui de l'inspection des œufs offerts en vente au marché.

M. RYCKMAN: L'honorable député est-il d'avis qu'on devrait commencer le classement par les numéros 1, puis avec trois qualités supérieures au numéro 1?

M. EULER: Je suis parfaitement prêt à admettre que nous avons trop de catégories. Je crois que nous pourrions faire quelques améliorations dans ce sens, bien que je n'aie pas pris la parole pour discuter ce point.

M. TOBIN (Wetaskiwin): Monsieur l'Orateur, je favorise vivement la standardisation et le classement de tous nos produits. Nous sommes pays producteur et, par conséquent, nous devons standardiser les catégories de produits que nous avons à vendre. Le classement a rendu d'immenses services à l'élevage et à d'autres industries. Il fut un temps où l'on croyait qu'il n'était pas avantageux ou que cela ne valait pas la peine de vendre un article de bonne qualité, parce que, prétendait-on, il était submergé par d'autres de qualité inférieure, mais meilleur marché. Néanmoins avec un bon système de classement nous connaissons la valeur des marchandises que nous achetons. J'ai déjà exprimé mon opinion à ce sujet, car à la législature de l'Alberta, j'ai présenté une résolution, en mars 1925, pour demander que la loi soit modifiée en certains sens. Je vais lire une partie de la résolution:

> Cette législature insiste auprès du gouvernement du Dominion pour faire ressortir l'utilité de modifier la loi concernant les animaux de ferme et les produits des animaux de ferme afin de permettre aux producteurs d'œufs de vendre aux magasins ruraux en quantités limitées, sans les mirer ou classer, les œufs qui ne sont pas destinés à la consommation domestique, ou pour l'exportation une fois qu'ils auront été mirés et classés...

Et ainsi de suite. Certaines circulaires m'ont porté à croire que ces règlements avaient été abrogés; je pense que les associations de détail ont envoyé des plaquettes disant que les règlements avaient été suspendus; c'est du moins ce que j'ai compris. Je dois dire de plus que si la résolution présentée devant la Chambre l'avait été dans d'autres circonstances et d'une manière différente, j'aurais été porté à l'appuyer. On aurait pu l'inscrire au Feuilleton et la présenter d'une manière régulière, mais, au lieu de cela, nous la voyons présentée comme motion de défiance pour empêcher le Gouvernement de faire voter des crédits et je suis d'avis que le maintien du Gouvernement est beaucoup plus important que cette simple question. Le Gouvernement a de nombreuses et importantes mesures législatives à faire adopter et j'estime qu'on devrait lui permettre de soumettre son programme. Mais j'espère et j'ai confiance que le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) apportera quelques modifications au règlement concernant le classement des œufs dont les détails sont un peu trop nombreux et trop difficiles à comprendre. Dans la campagne, les cultivateurs désirent vendre une petite quantité d'œufs au magasin du village. C'est un petit établissement, auquel est parfois adjoint le bureau de poste et dont le volume d'affaires ne s'élève qu'à quelques centaines de dollars par an. Dans ces conditions, le marchand ne peut pas se payer les services d'un classeur, ou s'il en avait un, il ne connaîtrait pas son métier.

Comme je l'ai déjà dit, j'avais compris et je comprends encore que l'on avait suspendu l'application de ces règlements. Mais je tiens à bien m'expliquer à cet égard, car j'ai déjà fait consigner mon opposition à cette loi. Qu'on le comprenne bien. Je ne peux pas approuver cet amendement tel qu'il est présenté. C'est une motion de défiance à l'adresse du Gouvernement auquel j'ai donné mon appui et c'est pour cela que je dois voter contre.

M. G. G. COOTE (Macleod): Je dois avouer que je ne m'y connais guère en matière de classement d'œufs, mais je sais que beaucoup de gens sont très désappointés, lorsque, croyant avoir acheté un œuf, ils s'aperçoivent qu'ils ont un poussin. La chose s'est produite si souvent dans le passé que c'est pour cela, je suppose, que le département de l'Agriculture a institué le système de classement des œufs. Je regrette que le règlement de la Chambre soit à tel point suranné qu'il nous faille passer notre temps à discuter de pareilles questions de détail, alors que notre comité d'agriculture serait mieux à même de les examiner que la Chambre entière. Je conseille au ministre de l'Agriculture et à l'auteur de la proposition d'amendement de s'entendre pour renvoyer la question au comité d'agriculture, qui pourra à son tour convoquer

le chef du service avicole. On pourrait ainsi améliorer les règlements concernant le classement des œufs.

J'ai envoyé chercher à la bibliothèque la loi relative aux produits des animaux de ferme; je n'y trouve que peu de renseignements sur le classement des œufs, qui est déterminé en grande partie par les règlements du département. Je suis embarrassé pour discuter le sujet, n'ayant pas devant moi ces règlements et ne connaissant à propos du classement des œufs que ce qu'on en a dit aujourd'hui. D'après le peu que je sais, je suis cependant porté à croire que le classement actuel est très trompeur pour le public. S'il en est ainsi, on devrait le corriger. Mais je suppose que la plupart des membres sont comme moi: ils ne connaissent pas très bien toutes les différentes qualités d'œufs énumérées dans les règlements.

Si je comprends bien, le cultivateur se plaint actuellement de ne pouvoir porter quelques œufs au marché sans les faire classer; du moins c'est la plainte du député de Waterloo-Nord (M. Euler). J'ai pensé que l'on pourrait peut-être établir une nouvelle catégorie: celle des œufs non classés. Si quelqu'un veut vendre des œufs au marché local ou de porte en porte et que les gens consentent à les acheter sans qu'ils soient classés, je ne vois pas pourquoi on l'en empêcherait. Cela ne nuirait en rien au système de classement; l'acheteur et le vendeur sachant tous les deux que les œufs ne sont pas classés, il n'y aurait aucun mal à cela. Je suis en faveur de classer les œufs, mais je pense que si l'on procédait comme je viens de le suggérer, la plupart des objections faites aujourd'hui tomberaient d'elles-mêes.

Je souhaite que la question soit envoyée au comité de l'Agriculture où l'on sera mieux à même de l'examiner. Peut-être pourrait-on, en modifiant les règlements, satisfaire aux désirs de nos honorables collègues et en même temps préserver le système de classement.

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Je remercie, monsieur l'Orateur, les honorables députés qui ont pris part à ce débat. Le sujet n'est point nouveau; voilà longtemps qu'on s'en occupe chez les cultivateurs, les consommateurs et les négociants, non seulement du Canada, mais aussi des Etats-Unis, de Grande-Bretagne, d'Irlande et de presque tous les pays exportateurs d'œufs. Je voudrais, avant de discuter le sujet, rectifier, avec autant de ménagement que possible, les fausses impressions de l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie). Il semble vouloir rejeter la responsabilité de cette loi, en ce qui concerne les œufs, sur le gouvernement actuel. Il a soulevé la question au moment où il était proposé de se former en comité des crédits, afin que la responsabilité retombe sur le Gouvernement. Ce n'est véritablement pas une question assez importante pour entraîner la chute d'un ministère qui a surmonté les épreuves et les tribulations dont nous avons été l'objet depuis quatre ou cinq mois. Nous méritons de vivre un peu plus longtemps et nous ne devrions pas succomber à une attaque de ce genre. Je veux bien croire que mon honorable ami n'entend pas renverser le Gouvernement sur cette importante question, mais en même temps, s'il tenait davantage à améliorer la situation, il aurait attendu jusqu'à la discussion de mon budget, car le tout premier article a trait au bétail vivant et l'on aurait pu dès lors trancher la question.

Toutefois, tout cela n'est qu'en passant. Pour faire voir à qui l'on doit l'établissement de la loi concernant les bestiaux il faut, comme le dit mon honorable ami, remonter en 1917; la loi primitive fut sanctionnée le 20 septembre de cette année-là. Le fait même de mentionner 1917 nous fait songer immédiatement au gouvernement d'union; mais il ne faut pas attribuer à ce dernier la paternité de cette loi, car ce ministère n'a été constitué que plus tard. Les élections n'ont eu lieu qu'en décembre; le gouvernement d'union existait peut-être avant cela, mais à tout événement, c'était avant notre arrivée aux affaires. J'aimerais savoir quel article mon honorable ami citait lorsqu'il a prétendu que dans la loi antérieure à 1923, il n'était pas question des œufs ni de la laine.

L'hon. M. GUTHRIE: Je lisais le Statut.

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est chose qu'il faudra mettre au point de quelque façon, peut-être devant le comité de l'agriculture, au sujet duquel l'honorable député de Macleod (M. Coote) a fait une excellente proposition. Voici le chapitre 32, loi concernant les bestiaux, sanctionnée le 20 septembre 1917. Je n'entends aucunement répudier toute responsabilité; je veux simplement faire voir que j'ai raison. Dans la clause des définitions de cette loi de 1917, nous lisons:

"Produits des bestiaux" signifie la viande, la volaille, les œufs et la laine.

Quand j'aurai fini, je passerai ce texte à mon honorable ami s'il veut à son tour me faire voir la source de ses renseignements. Ensuite, l'article 9 décrète:

Le gouverneur en son conseil peut établir des règlements prescrivant:

(a) la manière dont les parcs à bestiaux doivent être construits outillés, entretenus et exploités;

(b) la manière dont les plaintes contre les commissionnaires et au sujet du fonctionnement, de l'entretien ou de l'administration des parcs à bestiaux, doivent être portées et soumises à l'investigation;

(c) la manière dont le bétail sur pied, la viande, les volailles, les œufs et la laine doivent être classés et marqués au fer chaud ou marqués, et quel sera la dimension des colis contenant de la viande, des œufs et de la volaille, l'espèce d'emballage dont on peut se servir, et comment ces colis doivent être marqués au fer chaud, marqués ou étiquetés.

Je ne veux pas acculer mon honorable ami ou user envers lui de procédés de cette nature, bien qu'il ait lui-même tenté d'agir de la sorte à mon égard et n'ait pas dit tout ce qui en était exactement. Etions-nous au pouvoir en 1917? Je me souviens que nous avions des élections à cette époque, et que nous avons été battus. Voici ce que dit la loi de 1923:

"Produits d'animaux de ferme", signifie la viande, la volaille, les œufs et la laine, le mot "œufs", là où il est employé, devant comprendre les œufs gelés, les œufs liquides, les œufs séchés et les œufs dans la coquille.

C'est la seule différence; je n'essaie pas du tout de sortir d'une impasse, mais mon honorable ami a fait entendre à la Chambre que la loi codifiée de 1923 avait en quelque sorte été escamotée à la Chambre. Il se peut que "escamotée" ne laisse pas de l'inspirer, étant donné ce qui s'est passé au cours de cette session, et il pense que je vais aussi me mettre à faire de l'escamotage. Une des raisons pour lesquelles il y a eu peu de discussion lorsque la Chambre a été saisie de cette loi, c'est qu'elle avait fait l'objet d'une discussion approfondie au comité de l'agriculture. Je m'en souviens très bien, vu que c'était la première loi d'importance qu'il me fut donné de défendre, et au comité de l'agriculture on l'avait remaniée et mutilée à tel point qu'il nous fallut faire réimprimer le bill; on le repassa du commencement à la fin, non seulement pendant une seule journée, mais pendant plusieurs jours. Je me souviens de la présence au comité de marchands de provisions venus de toutes les parties du Canada; de fait, la salle était aussi remplie qu'elle l'avait été lors de l'examen du bill Campbell, et les débats étaient des plus intéressants. Les chemins de fer avaient des représentants chargés de surveiller leurs intérêts, de même que les marchands de provisions, et nous avons eu au moins quatre ou cinq séances du comité. Dans les circonstances, il n'y avait pas lieu de s'attendre à une discussion prolongée lorsque le bill fut de nouveau soumis à la Chambre. Règle générale, cette dernière accepte, non sans réserve, mais dans l'ensemble, elle accepte les conclusions du comité de l'agriculture sur les questions essentiellement du domaine agricole; aussi n'y a-t-il pas lieu de s'étonner que le bill n'ait pas fait l'objet de beaucoup de discussion à la Chambre. M'est avis que mon honorable ami sait maintenant à quoi s'en tenir. Voilà qui règle cet aspect de la question.

Mon honorable ami s'est plaint également de ce que le classement effectué au poste de classement de Guelph, ou d'un endroit quelconque des environs, était mal fait, et qu'un panier d'œufs présenté à trois reprises pour le classement avait été classé d'autant de manières différentes. Nous inspecteurs d'œufs nous signalent que parfois l'on a recours à des trucs de cette nature, mais pouvez-vous concevoir qu'un panier d'œufs puisse passer trois fois par le poste du classement sans qu'au moins un certain nombre se fendillent, même avec toutes les précautions voulues? Il va sans dire, ces œufs ne se trouvent plus, au moment du troisième classement, dans le même état, et il faut leur attribuer une qualité inférieure, et l'on récrimine s'il existe même l'écart d'un degré.

Ces stations ne sont pas établies par le Gouvernement, mais par les cultivateurs ou par les commerçants eux-mêmes. Les cultivateurs peuvent s'en servir; ils sont libres de le faire. Nous installerons à leur usage un appareil pour mirer les œufs, sans qu'il leur en coûte un sou; il suffit qu'on nous adresse une demande à cet effet; quelquefois même, sans attendre une demande, nous fournissons un de ces appareils là où le département croit qu'il rendra service. Cet appareil est fourni gratuitement, excepté la lumière. Ainsi, les frais du classement des œufs se trouvent éliminés. Les cultivateurs sont libres de porter leurs œufs à la station qui, très souvent, est installée par les commerçants dans l'intérêt des cultivateurs.

Notre collègue voudrait que les inspecteurs fussent nommés sans l'intervention de la commission du service civil. Qu'on m'indique le moyen de désigner un inspecteur sans passer par la commission. Je l'essayerai; je l'ai même essayé au commencement, et je n'ai pas réussi. Je ne m'en prends pas à la commission du service civil elle-même, mais la législation qui règle ses actes est abominable. Je n'ai jamais aperçu l'utilité de cette loi et je n'en serai jamais partisan. Si les inspecteurs du classement des œufs ne sont pas ce qu'ils devraient être, la faute n'en est pas à la commission elle-même, mais à cette loi. Le département n'intervient en aucune façon dans le choix des inspecteurs. Il est obligé d'accepter les hommes qu'on lui envoie. Voilà où est le mal.

Notre collègue affirme que les règlements sont mal vus par les femmes de cultivateurs. Je me suis informé du sentiment des femmes de l'Ontario au sujet de ces règlements. Nos

collègues le savent, les revenus de la basse-cour appartiennent ordinairement à la fermière.

Mlle MacPHAIL: C'est tout ce qu'elle a.

L'hon. M. MOTHERWELL: A une réunion tenue à Chatham, l'année qui a suivi l'adoption des règlements, j'ai été témoin d'une grande surexcitation. Les femmes y étaient nombreuses, et j'en rencontrai plusieurs dans la grande salle de l'hôtel. Je ne savais pas ce qu'elles voulaient; mais j'imaginais bien qu'elles seraient victorieuses. La plupart avaient l'air très décidé. Après quelques questions pour savoir de quoi elles se plaignaient,—en pareil cas la plupart du temps les protestations sont commencées par quelqu'un qui s'est fait pincer parce qu'il n'observait pas les règlements, comme la chose est arrivée à Guelph,—je demandai à deux messieurs qui se trouvaient là de quoi il s'agissait. Ils m'ont dit que les règlements étaient absolument mauvais et que les œufs devaient être classés suivant leur poids; que c'était la seule bonne méthode. C'est ainsi qu'on fait en quelques pays. Mais puisqu'un œuf ne peut valoir que par sa fraîcheur, son poids importe peu. Quand on le casse, si on ne peut s'en servir, plus il est gros pire il est. On a convenu avec moi que le poids de l'œuf était un élément à apprécier dans le classement, et l'on en tient compte. Une des dames a pris alors la parole et, heureusement pour nous, elle se déclara favorable. Je ne me souviens pas de son nom. J'en suis fort aise, parce que j'aurais la tentation de le livrer à la Chambre. Voici ce qu'elle a dit:

> Je ne comprends pas que les intermédiaires ne puissent s'empêcher de mettre des obstacles au peu de bien que le Gouvernement a fait pour nous. Il est rare qu'un gouvernement fasse quelque chose en faveur du producteur; mais ce règlement est réellement à l'avantage de ceux qui ont des basses-cours. Mais il faut que les commerçants interviennent pour empêcher la mise en application des règlements.

Je me suis senti très fier en entendant de telles paroles, parce que c'est en grande partie par mon initiative que ces règlements furent établis. Je n'en suis pas l'auteur complètement, car ceux qui m'ont précédé au ministère les avaient inaugurés pour le commerce de gros et les échanges entre les provinces. Ce n'est qu'en 1923, toutefois, qu'ils ont été appliqués au commerce de détail.

L'hon. M. GUTHRIE: Très bien, très bien.

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est parfait. Nous connaissons tous la compétence particulière de l'honorable membre (l'hon. M. Guthrie) en ces questions. Certes, il en est d'autres où il est encore supérieur, mais sur la question en discussion son autorité est admise. La déclaration qu'il a faite tout à l'heure est absolument conforme à la connaissance qu'il a du sujet.

Je regrette qu'un malentendu se soit glissé entre l'honorable député de Waterloo (M. Euler) et moi-même. Aucune discussion ne peut avoir lieu avec notre excellent collègue sans une erreur quelque part. Je n'avais pas compris qu'il s'informait du mode de classement des œufs pour la vente en Canada. Je lui ai répondu que l'article 10 des règlements exempte les cultivateurs de trier leurs œufs pour la vente ordinaire, non pour le détail. Je lui ai dit que, dans le cas d'un cultivateur qui fournit des clients dans une ville, il n'est pas obligé de classer ses œufs. L'honorable député de Waterloo-Nord peut dire que les cultivateurs sont obligés de classer leurs œufs quand ils vont au marché et se font détaillants. Nous n'employons pas le terme "détaillants", mais c'est ce que les cultivateurs deviennent quand ils vont au marché et vendent leurs œufs au détail. C'est là, je suppose, ce que l'honorable député voulait dire lorsqu'il s'adressait à moi tantôt: il voulait parler du cultivateur qui vend ses œufs au détail, autrement dit du cultivateur qui est producteur d'abord et se fait détaillant ensuite. Si on peut permettre ce qui est demandé sans tout déranger, je serai heureux d'étudier la proposition. Seulement, il ne faut pas perdre de vue les circonstances dans lesquelles les œufs sont vendus sur les marchés locaux. Allez au marché d'Ottawa; vous verrez qu'il n'y a pas que des cultivateurs qui y vendent des œufs. Vous y trouverez des revendeurs, des colporteurs, et Dieu sait où ces hommes prennent leurs œufs. Ils ne produisent pas d'œufs; ils sont rarement producteurs d'œufs, mais ils les prennent partout où ils les trouvent. En réalité il y a plusieurs sortes de gens qui vendent des œufs sur le marché local. Voici qu'on nous demande de faire une exception dans le cas des cultivateurs. Je suis disposé à étudier la proposition; mais il faut bien songer à la nécessité de sauvegarder comme il faut les intérêts du consommateur. Auparavant, les œufs qui se vendaient sur le marché n'était pas classés du tout: ce pouvaient être des œufs de poule, des œufs de cane, des œufs de pigeonnes, voire des œufs couvés. Ils n'étaient pas classés et l'on n'en pouvait déterminer la qualité que trop tard. Je ne crois pas exagérer du tout. Voici que maintenant on nous demande de faire un pas en arrière et de rétablir la situation qui existait il y a dix ou quinze ans, tandis qu'à cette époque de progrès nous nous efforçons d'assu-

rer un bon marché au cultivateur et de garantir que les œufs vendus au public soient des œufs de bonne qualité.

M. EULER: Le ministre a-t-il quelque objection à agréer la proposition de l'honorable représentant de Macleod...

L'hon. M. MOTHERWELL: Enchanté.

M. EULER: Que le régime du classement des œufs soit établi mais qu'il ne soit pas obligatoire, et qu'on permette la vente d'œufs comme non classés?

L'hon. M. MOTHERWELL: J'ai cru que mon honorable ami tenait à faire déférer de nouveau toute la question au comité de l'agriculture...

M. EULER: En effet.

L'hon. M. MOTHERWELL: ...où tout le monde, y compris l'honorable député de Wellington-Sud, pourrait faire valoir ses opinions touchant cette question, dont l'importance même nous conseille de ne pas arriver à une décision trop brusque. Quand nous avons élaboré ces règlements, nous avons pris toutes les précautions pour ne pas trop ennuyer le producteur. Nous avons reconnu qu'il avait déjà assez de soucis sans être ennuyé par le classement des œufs; et nous avons cherché à établir des règlements auxquels il pourrait se conformer sans trop de difficulté et qui assureraient en même temps la qualité des œufs vendus, et cela dans l'intérêt du consommateur et de tout le monde. Or l'article 10 du règlement est ainsi conçu:

Toutes les personnes qui reçoivent des œufs sur consignation ou qui achète des œufs pour les revendre doivent, en payant pour ces œufs, répartir le montant sur la base d'au moins deux des qualités spécifiées dans ces règlements...

Il n'y a pas cinq qualités, comme on l'a prétendu; et les revendeurs sont tenus de faire un rapport des œufs achetés, ce qui simplifie beaucoup la chose. Voici le suite de l'article:

...en y joignant un rapport sur la feuille donnée dans l'appendice "A" à ces règlements, mais il est entendu que ce règlement ne s'applique pas lorsqu'il s'agit de producteurs qui expédient leurs œufs par quantités inférieures à quinze douzaines en une journée quelconque.

Cela revient à dire que les cultivateurs peuvent vendre quinze douzaines dans une journée sans avoir à classer les œufs. On veut savoir pourquoi les cultivateurs ne peuvent pas vendre leurs œufs sur le marché local sans être obligés de les classer. Cette question, il faut l'étudier. Comment pourrons-nous agréer cette demande et en même temps exclure les colporteurs, les revendeurs et ceux qui ne produisent pas d'œufs mais les obtiennent de n'importe quelle manière? Même si nous faisions cette concession, quelle sorte de marché en résulterait-il? Il faut se rappeler qu'une petite proportion seulement des œufs produits par les cultivateurs se vendent sur le marché local. La très grande partie en est écoulée par l'entremise des coopératives. Dans ma propre province de la Saskatchewan, la coopérative des œufs avait dernièrement plus de quinze mille contrats signés. Il y a sept ou huit centres d'expédition et plus de deux cents stations de rassemblement et les œufs sont expédiés par wagonnées, sous le régime de ces règlements, qui ne manquent pas de donner entière satisfaction au cultivateur. Depuis 1911, nous nous efforçons d'améliorer la qualité des œufs vendus au Canada en gros et pour l'exportation. Les intéressés de ce commerce, après avoir discuté le problème en 1911, 1912 et 1913, ont déterminé les catégories qu'il importait d'établir. Malheureusement, dans un grand nombre de cas, les règlements n'étaient pas les mêmes; mais en 1918, les autorités fédérales réunirent les règlements et adoptèrent des règlements uniformes pour tout le pays en vue de l'amélioration de l'état de choses. Dans une question de cette nature, comme dans toute entreprise humaine, il y a une certaine évolution.

M. NEILL: Le ministre a-t-il reçu des représentations des associations d'aviculteurs de la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui, j'en ai toute une liasse ici; j'ai l'avantage sur mon honorable ami; j'aurais dû lui en passer une partie; j'en ai plus que je ne pourrais en lire. Mais ces gens ne désirent pas un changement. Ils ne demandent aucune modification des règlements, comme le fait mon honorable ami (M. Guthrie). Ils désirent plutôt expérimenter encore une année.

Voici l'article qui s'applique aux marchés locaux, mais comme je l'ai déjà dit, je crois que l'honorable député veut parler de la place du marché. Oui, je constate que c'est cela. C'est une vieille institution qu'aiment à visiter les gens de toutes les classes, le riche, le pauvre, les gens de la classe moyenne. Mon honorable ami veut des œufs quelconques; vous ne savez jamais ce qu'ils renferment tant que vous ne les avez pas cassés. Il y a beaucoup de plaisir, je crois, à visiter le marché et à marchander les produits. Si vous voulez vous amuser, vous devriez visiter un marché local dans certaines villes de la métropole. En Irlande surtout, vous verrez des gens marchander un vieux coq ou une vieille poule qu'ils ont à la main et se disputer tellement que vous croieriez qu'ils vont en venir aux coups. Les gens aiment à acheter et à marchander. J'ignore où ils en viendront,

si mon honorable ami réussit dans son projet, et si l'on permet aux revendeurs, aux colporteurs et aux autres de vendre des œufs non classés. Est-ce là un pas en avant, ou en arrière ou est-ce un moyen terme? Je veux ce qu'il y a de mieux. J'ai été heureux de suivre la route tracée par mon prédécesseur l'honorable représentant de Victoria (M. Tolmie). Relativement aux produits laitiers, il avait fait adopter la loi dans cette Chambre, mais il restait encore la proclamation. Dans l'intervalle, il se faisait une campagne d'éducation afin de préparer les gens pour le jour où le fromage, le beurre, les œufs seraient classés pour l'exportation. Nous avons généralisé ce classement, mais la mesure avait été présentée par mon prédécesseur et je suis prêt à lui abandonner le mérite du pas initial.

J'ai eu l'occasion et le privilège d'introduire plusieurs réformes relativement au classement, et toutes ces réformes, que ce soit pour les œufs, le fromage, le porc, les pommes ou les légumes de toutes sortes, les honorables députés de la gauche ne peuvent trouver à redire un peu que sur un seul produit, les œufs, et cela seulement quant à un détail très peu important.

Le classement des œufs d'exportation est satisfaisant, tout comme le classement des œufs d'importation, ce qui nous a permis d'exclure presque complètement les œufs de l'Orient. Vu la sévérité de notre classement, nous faisons plus pour empêcher l'importation de ces produits impurs qu'avec le droit de 3 p. 100. Notre classement pour l'importation et l'exportation est juste; mon honorable ami n'a pas attaqué notre classement pour les grands centres comme Montréal et Toronto. Tout comme autrefois, son cœur va vers le cultivateur et il désire faire pour lui quelque chose d'extraordinaire. Il désire reculer de dix ou quinze ans et rétablir le marché d'autrefois. Je me demande quel encouragement ce marché recevrait de mon honorable ami. Il irait peut-être et se laisserait vendre une douzaine d'œufs de cane. Ces œufs sont bons pour la préparation des aliments, mais personne ne songerait à en faire son déjeuner. Quelqu'un lui offrirait peut-être une douzaine d'œufs de pigeonne qui sont à peu près la grosseur de mon ongle. D'un autre côté, certaines gens aiment les gros œufs à deux jaunes. Sur la ferme, les enfants chercheraient peut-être sous les cordes de bois et ailleurs et rapporteraient de cinquante à soixante œufs sales et couvés pendant plusieurs semaines par les poules qui viennent y pondre à tour de rôle. Ils arrivent les mains pleines d'œufs, heureux de leur trouvaille. Sont-ce là les œufs que mon honorable ami veut trouver sur le marché local? Chacun son goût.

L'article 5 se lit comme suit:

> Toute caisse ou tout contenant d'œufs exposés, mis en étalage ou offerts en vente par toute personne, vendant ou livrant des œufs directement aux consommateurs dans un lieu public ou d'une manière publique, doit être accompagné du nom de la catégorie et de la qualité des œufs, conformément aux types modèles canadiens, marqués ou étiquetés en lettres bien visibles.

C'est là le règlement qui exige que tous ceux qui vont vendre des œufs sur le marché comme détaillants soient sur un pied d'égalité. Comme je l'ai déjà dit, je suis prêt à référer à une minute d'avis le bill au comité de l'agriculture afin de voir s'il y a lieu le l'améliorer. A mon sens, ce ne serait pas un bien, mais un mal de modifier le bill, mais peut-être suis-je intéressé, c'est pourquoi je suis prêt à accepter l'idée des autres. Voici un télégramme qu'a reçu récemment, de M. Clemens, M. Brown, chef de la division avicole. Apparemment, il a entendu parler de la démarche que l'on fait en ce moment. De Guelph, les échos de ce qui se produit ont atteint Toronto. Voici le télégramme:

> Le chef de la division de l'aviculture, service des animaux domestiques, Ottawa (Ont.). Au point de vue de l'intérêt des producteurs et des consommateurs, il serait désastreux d'abandonner le classement des œufs sur les marchés publics et dans les entrepôts des marchands. Le classement a certainement fait augmenter la consommation à l'intérieur, établi la confiance entre le producteur et le consommateur et, notre production augmentant, l'agriculteur ne peut se permettre de retourner à l'ancienne méthode insouciante de vendre les œufs.

Cette dépêche est signée par le gérant général de la United Farmers' Co-operative Company. Plusieurs honorables députés doivent connaître M. Clemens, qui est venu à Ottawa il y a environ un mois pour réaliser un projet de construction d'un entrepôt frigorifique coopératif à Toronto afin de pouvoir emmagasiner les œufs quand la saison d'entreposage commencera. Le témoignage de cet homme a quelque valeur. Si je ne me trompe, il représente au moins 30,000 cultivateurs. J'ai un autre télégramme indiquant que les marchands de Toronto eux-mêmes approuvent la méthode et regretteraient son abandon, même pour ce qui concerne le marché local.

Si l'on avait à s'en plaindre dans les Provinces maritimes, on le saurait. Je dis à la louange de ces provinces qu'elles ont fait plus de progrès par rapport à la production d'œufs de bonne qualité que toute autre partie du Canada, même que la Colombie-Anglaise, ce qui n'est pas peu dire. Cela est vrai surtout de l'île du Prince-Edouard. Les habitants de ces provinces prônent fort la méthode de classement et de vente que nous avons éta-

blie. Il nous faut sans cesse répondre aux protestations de ces gens qui nous reprochent de ne pas compléter notre système assez vite. Voici un vœu adopté par la New Brunswick Poultry Exchange à sa réunion annuelle tenue en janvier 1926, avant que la rumeur se soit répandue que mon honorable ami avait l'intention de proposer sa motion si importante:

Considérant que les règlements canadiens relatifs au commerce des œufs ont établi une méthode uniforme pour ce commerce et créé la confiance dans ce commerce;

Et considérant que la consommation des œufs au Canada a graduellement augmenté depuis la mise en vigueur de ces règlements, de sorte que la moyenne de la consommation par tête est maintenant de 25 douzaines par année...

C'est exact. Il y a quatorze ans, elle n'était que de seize douzaines par année. Autrement dit, nous avons créé des débouchés. Depuis la mise en vigueur des règlements concernant le commerce des œufs, on consomme au Canada 80 millions de douzaines d'œufs de plus qu'auparavant. Nous n'en exportons que trois millions. Que ferons-nous des autres 77 millions de douzaines et qu'en obtiendrions-nous si on les vendait comme œufs d'entrepôt, à l'étranger? Le vœu ajoute:

Et considérant que, en vertu des règlements actuels, les œufs canadiens peuvent se vendre facilement en Angleterre.

La New Brunswick Poultry Exchange, réunie en congrès annuel, se déclare absolument favorable au principe du classement des œufs requis par les règlements et demande au ministère de faire observer fermement ces règlements, aussi bien pour ce qui concerne les qualités que les catégories d'œufs.

Puisque l'honorable représentant de Wellington-Sud (M. Guthrie) ne diffère d'avec moi que sur un détail minime d'une partie insignifiante d'un seul article, nous ne sommes pas loin de nous entendre sur la nécessité du classement en général. Je ne puis comprendre que l'honorable député fasse tant de bruit à propos de cette question et cherche à obtenir, à ce sujet, un vote de défiance dans le Gouvernement, et en même temps qu'il désire obtenir une amélioration. Il nous éclairera peut-être plus tard. Qu'on me permette de lire le document suivant, où il est question d'une réunion tenue à Waterloo:

A une réunion des épiciers détaillants de Waterloo, tenue dans les salles du conseil, hier soir (le 9 avril 1926), on a adopté la résolution suivante à l'unanimité: "Les épiciers et marchands d'œufs de Waterloo, désireux d'appuyer le ministre de l'Agriculture, déclarent qu'ils comprennent la valeur et l'avantage des règlements relatifs au commerce des œufs et ils demandent qu'on fasse observer plus strictement ces règlements. Ils désirent aussi exprimer leur satisfaction de la façon dont on a exploité la station de classement d'œufs de Waterloo."

Dans la ville de Guelph, où se fait le classement, on obtient de 3 à 7c. de plus pour les

[L'hon. M. Motherwell.]

œufs qu'à Waterloo, où seulement 50 p. 100 des œufs sont classés. Cela démontre que plus on s'en tient à la méthode de classement, plus élevé est le prix que touchent les producteurs. A Guelph, on vend plus d'œuf et à un meilleur prix, grâce à l'observation des règlements. Voici une communication de New-Westminster dont a parlé l'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill):

Vous trouverez ci-inclus un document signé par les producteurs et marchands qui s'opposent fortement à toute modification de la loi fédérale du classement des œufs.

Votre employé, M. Thornfield, a été fort aimable et nous avons tous deux consacré beaucoup de temps pour initier...

Voilà une bonne expression.

...les producteurs et les marchands au classement et au mirage des œufs. Plusieurs fois, M. Thornfield s'est écarté de son chemin pour enseigner aux cultivateurs la façon de classer leurs œufs et il ne se passe pas de jour de marché qu'il ne vienne inspecter les œufs et donner des conseils sur la manière de les classer.

Je crois qu'il serait malheureux, aussi bien pour l'agriculteur que pour les consommateurs, de modifier la loi juste au moment où elle donne tant de satisfaction à tous les intéressés.

Espérant que vous ferez tout en votre pouvoir pour maintenir la loi, je suis,...

Au cours du mois de novembre, une véritable épidémie de vœux de ce genre sévit; elle éclata en Colombie-Anglaise sur le lointain littoral du Pacfique. Il n'y a pas de doute que la population de là-bas n'ait entendu les échos et subi le contrecoup des élections dans le comté de Wellington, où il semble qu'on ait mis cette question de l'avant. Et si l'honorable député avait pu siéger à la droite de la Chambre, il aurait sans doute révoqué ces règlements. C'est, dans tous les cas, ce qu'il y a lieu de conclure des discours de sa campagne électorale. Ce qu'il a dit dans le temps a été sans doute exagéré dans la transmission qu'on en a faite de son comté au littoral du Pacifique, et la conséquence a été que nous avons reçu un grand nombre de vœux, tous suppliant le Gouvernement de ne pas toucher à ces règlements. Voici une autre lettre portant la signature de nombre de personnes s'occupant de ce commerce:

Nous, les producteurs et les vendeurs du marché de la vallée du fleuve Fraser, comprenons qu'il se fait une campagne pour modifier la loi du classement des œufs du Dominion.

Vous voyez comme la réputation de l'honorable député s'est répandue au loin.

Nous désirons déclarer que, dans notre opinion, la loi du classement des œufs nous à été d'un grand bénéfice en gains accrus, et nous ne désirons pas qu'elle soit modifiée.

Il n'y a ici aucune réserve. Suit une longue liste de noms, mais je n'entreprendrai pas d'en donner lecture. Je ne connais aucun des signataires, et je ne pense pas que les

honorables députés en reconnaîtraient beaucoup. J'en viens à une lettre de la Cowichan Creamery Association:

Au sujet du classement des œufs. Nous remarquons dans un journal de la province un fait divers disant que les producteurs de l'Est sont en instances pour faire modifier le règlement régissant le classement des œufs. En date du 17 du courant, nous avons écrit à votre inspecteur, à Victoria, donnant notre appui aux règlements, vu que, dans notre opinion, nous jugeons que le régime du classement est à l'avantage à la fois du producteur, du marchand et du consommateur. En écrivant à votre inspecteur, nous n'étions pas au courant de l'agitation à laquelle ces règlements étaient en butte...

On appelle cela une agitation.

...dans le Canada oriental, et nous vous saurons gré de bien vouloir nous dire si notre renseignement mérite ou non qu'on y ajoute foi, et, s'il faut y croire, de nous dire ce que les vendeurs ont en vue.

Nous croyons dire la simple vérité en affirmant que les producteurs et les vendeurs de la Colombie-Anglaise sont en faveur des règlements. Il ne fait pas de doute que de temps en temps on ne puisse modifier quelque peu ces règlements selon que l'exige l'expérience, mais nous avons la ferme opinion qu'il faut les garder afin de régulariser le commerce des œufs.

C'est à peu près mot à mot ce que j'ai déjà dit. Cette question du classement des œufs, comme bien d'autres améliorations, en est une d'évolution. L'honorable député voudrait nous voir revenir au passé; et quoique je sois certain qu'on ne peut rien dire de défavorable au régime actuellement en vigueur, je suis disposé à faire étudier cette question attentivement là où elle peut l'être le mieux, je veux dire au comité de l'agriculture. Si on le désire, je n'y mettrai même pas les pieds.

M. NEILL: Vu que, il y a quelque mois, le ministre déclarait qu'il était bien résolu à ne pas modifier ces règlements cette année, est-il juste maintenant de déférer cette question au comité à cette phase tardive de la session?

L'hon. M. MOTHERWELL: Des honorables députés de l'opposition ont donné tant d'importance à la question que je suis disposé à la laisser discuter au comité, et nous sommes disposés à courir le risque de voir modifier ces règlements. On en a fait une question publique et, selon moi, il faudrait lui donner le plus de publicité possible. On peut déposer comme preuve tous ces documents pour démontrer le vif sentiment qui s'oppose à toute modification présentement. A tout événement, cela ne vaudrait pas la peine de faire des changements pour d'ici à un an. Il y a déjà longtemps les marchands en gros et les marchands détaillants se sont réunis dans cette ville et ils ont prié le Gouvernement de remanier les règlements. Nous n'avions pas l'intention de les modifier sensiblement, nous ne voulions que les simplifier. Un citoyen de Winnipeg demeura ici pour aider les fonctionnaires du département à découvrir les améliorations qui seraient possibles, et tandis qu'on procédait à cette simplification, il y en a qui nous demandèrent avec instance de ne pas toucher aux règlements. C'est pourquoi je faisais récemment cette déclaration dont mon honorable ami a parlé; je disais que, vu la divergence d'opinions qui se manifestait, nous laisserions ces règlements en vigueur durant encore un an. La résolution suivante nous est venue de la Hannsworth District Farmers' Association, (Colombie-Anglaise):

Que cette assemblée, représentant l'industrie avicole du district de la municipalité de Langley (C.-A.), apprécie la valeur de la loi du classement, vu que sa mise en vigueur a eu pour résultat de donner au producteur une juste valeur pour les œufs qu'il met sur le marché, et au consommateur une garantie quant à la qualité et au poids, et

Cette assemblée envisagera avec crainte toute tentative de révoquer ou de modifier ladite loi du classement des œufs, ce qui aurait pour conséquence de relâcher l'application des règlements et de permettre la vente ou l'achat d'œufs autres que ceux de qualités réglementaires.

Si les œufs étaient assortis sur le marché, il n'y aurait plus aucun classement. Naguère, au lieu d'aller à Hyde-Park pour engager des discussions, les gens allaient au marché, et je présume que le classement des œufs à cet endroit serait un moyen de populariser ces débats en plein air. Quand la foule voulait se débarrasser d'un orateur indésirable, elle avait les projectiles requis pour l'attaquer.

J'ai donc lu l'expression du sentiment populaire au Nouveau-Brunswick, sur la côte du Pacifique, à Toronto et à Guelph, sur ces règlements et l'opportunité de les modifier ou non. Voici un autre vœu que m'adresse un nommé Mufford, secrétaire de la Milner Poultry Association:

Considérant que nous apprenons qu'on s'efforce dans certaines provinces de modifier les règlements actuels relatifs au classement et au marquage des œufs;

Et considérant que les règlements actuels quant à la vente des œufs d'après leur classement se sont révélés le seul moyen équitable d'assurer la rémunération du producteur;

Et considérant que le mode actuel de vente d'après le classement a été à l'avantage du producteur en lui assurant un meilleur prix pour ses œufs;

Cette assemblée d'aviculteurs de la région de Milner se prononce donc en faveur du maintien du règlement pour ce qui regarde la rémunération du producteur d'après le classement.

Mon honorable ami a dû en venir à la conclusion que cette question a deux aspects, et que toutes les bonnes raisons ne sont pas de son côté. Ces gens, les producteurs, dont il défend les intérêts, comme moi, car, après tout, ce sont ceux qui importent le plus, préconisent fermement le classement des œufs. Ensuite, viennent les consommateurs, je présume, bien qu'ils n'ont pas l'habitude de se

mettre beaucoup en évidence, mais ils sont aussi en faveur des règlements, car ils savent qu'en achetant des œufs, ils achètent des œufs classés. Il en résulte que notre population mange plus d'œufs. L'an dernier, chaque homme, femme et enfant du pays a mangé 120 œufs de plus qu'il y a quatre ans. Mon honorable ami appartient à un parti qui ne manque jamais l'occasion de vanter les avantages du marché domestique. Eh bien, j'ai créé au pays un débouché pour 85 millions d'œufs de plus que n'en avaient les cultivateurs, mais je n'obtiens pas un mot d'approbation des honorables vis-à-vis. A quoi sert de leur être agréable, s'ils nous battent froid ainsi? Et de la part d'un ancien ami politique! Il ne devrait pas se montrer aussi revêche qu'un œuf qui a été trop longtemps dans l'eau bouillante. Mais malheureusement, la dernière période de la carrière de ces lâcheurs est pire que la première. Voici une opinion de Guelph. Le directeur de la publicité relative au bétail la donne comme dépêche de journal. Nous ne l'utilisons pas comme propagande, sans quoi nous nous en serions servis précédemment.

Le classement des œufs s'effectue rigoureusement au marché de Guelph depuis plus d'un an, les œufs des cultivateurs étant classés à une baraque au marché. A Waterloo, bien que le classement soit de date bien plus récente qu'à Guelph, 98 p. 100 au moins des œufs vendus au marché sont classés. A Kitchener, d'autre part, non seulement le classement est fort récent, mais encore il n'est jamais appliqué à plus de la moitié des œufs apportés au marché.

A cause de cette différence signalée par mon honorable ami et moi.

Vu cet état de choses, il est fort intéressant de comparer les prix sur les différents marchés.

Les cultivateurs de Guelph, ont reçu en moyenne, leur marché étant raffermi par un an de classement soigneux, 3c. de plus par douzaine d'œufs que les cultivateurs de Waterloo, et 7c. de plus que ceux de la région de Kitchener. De même, les cultivateurs, au marché de Waterloo où le classement ne s'opère que depuis quelques mois, ont reçu en moyenne 4c. de plus par douzaine d'œufs que les producteurs de Kitchener, où la moitié seulement des œufs sont classés.

C'est une opinion qui fait autorité et nous pouvons l'accepter comme telle, je pense.

M. EULER: Pouvons-nous présumer, alors, que le ministre va laisser soumettre la question au comité de l'agriculture?

L'hon. M. MOTHERWELL: L'Assemblée est maîtresse, et selon moi, l'honorable député de Wellington-Sud a posé une question que nous devons chercher à scruter le plus possible. J'approuve que le comité s'en enquière.

L'hon. M. DUNNING: Pas en vertu de cette motion.

L'hon. M. MOTHERWELL: Non. L'adoption de cette motion entraîne la défaite du Gouvernement. Je tiens à signaler de nouveau que cette question a une importance plus qu'ordinaire. A mesure que nos centres urbains s'agrandissent, ils consomment un plus grand pourcentage d'œufs comparativement à la viande; on trouve le premier produit plus sain. J'ai ici un rapport du ministère anglais de l'agriculture et des pêcheries sur la vente des œufs en Angleterre et dans le pays de Galles. Il renferme 140 pages, mais je n'en citerai pas d'extraits. Il mentionne avec éloge le progrès accompli par le Canada, et l'on y souligne le fait que nous sommes le seul pays à classer les œufs d'après la qualité intérieure. Si des collègues trouvent notre système complexe, je leur rappelle qu'il est simple, comparativement aux efforts même rudimentaires faits en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, pour classer les œufs. Que les noms de nos catégories soient bons ou non, les Etats-Unis les ont adoptés presque en entier.

L'on nous a souvent reproché de ne pas indiquer les qualités par ordre numérique ou alphabétique. Eh bien, c'est la coutume, dans le monde entier, de marquer "spécial" ou "de choix" tout ce qui est particulièrement excellent, et les meilleurs œufs destinés aux hôpitaux sont dénommés "spéciaux". On ne les considère pas comme une qualité commerciale, car mon ami Goddard est le seul qui puisse vendre des œufs tous les deux jours tout en en recueillant des extras frais dans le nid. Mes honorables amis voient cette grande feuille indiquant les différentes qualités d'œufs aux Etats-Unis: la multiplicité des détails du classement américain fait tourner la tête. Là, on en est encore où en étaient mes honorables amis de l'opposition en 1918 lorsqu'ils commençaient à établir ce système. Le classement était facultatif pendant un certain temps. Il est facultatif aux Etats-Unis, actuellement. Le classement du beurre et du fromage fut facultatif aussi pendant un an après mon arrivée au ministère. C'est la manière sensée de procéder. Les Etats-Unis se préparent à imiter le Canada et à rendre le classement des œufs obligatoire. Les différentes qualités d'œufs aux Etats-Unis se décomposent ainsi: U.S. Special; U.S. Extra; U.S. Standard; U.S. Trade; U.S. Standard Dirty; U.S. Trade Dirty; U.S. Check. Ces dénominations, sauf les deux premières peut-être, n'indiquent pas les qualités respectives de ces différents classements. Cette question importante est actuellement l'objet de l'attention des autorités américaines qui se guident sur nous. Nous venons en tête et non en queue. Le classement des œufs existe dans le nord de l'Irlande. Il est dit dans leur règlement:

Ces œufs offerts en vente au détail doivent porter une indication ou une affiche...

et le reste et le reste. L'on s'offorce d'arriver au même résultat. Pourquoi? Parce que l'on vend de grandes quantités de ces œufs en Angleterre où la clientèle exige les meilleurs œufs et que celle-ci paye d'après la qualité. Autant de choses qui expliquent comment mon honorable ami de Wellington-Sud et moi, et d'autres, pouvons bien différer quant aux détails.

L'hon. M. GUTHRIE: Le ministre consentirait-il à renvoyer au comité de l'agriculture la question que soulève la dernière ligne de cette résolution:

...et ce classement, en tant qu'il s'applique au détail dans les marchés locaux, devrait être discontinué.

Sans renvoyer toute la question du commerce des œufs, le ministre voudrait-il renvoyer cette question particulière au comité?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui, si mon honorable ami veut retirer son amendement.

L'hon. M. GUTHRIE: Je suis satisfait.

L'hon. M. MOTHERWELL: Alors, je n'ai plus rien à dire, monsieur l'Orateur.

(L'amendement est retiré.)

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des crédits.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

Chemins de fer et canaux.—Chemin de fer de la baie d'Hudson—construction et réparations, $3,000,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Expliquez.

L'hon. CHARLES DUNNING: Comme explication, je dirai que les rails sont posés du point de départ à Le-Pas, (Manitoba), jusqu'à Kettle-Rapids, soit 332 milles, et ces 3 millions sont destinés à mettre la voie en état d'exploitation. L'intention n'est pas d'en faire une voie normale mais de la mettre dans le même état qu'un embranchement ordinaire. Voici les détails de ce crédit de 3 millions, et je dois dire que les estimations ont été préparées par le service technique des chemins de fer nationaux canadiens. Il faudra, estime-t-on, 950 tonnes de rails de 80 livres pour remplacer ceux qui sont déformés, soit une dépense de $39,900; 650,000 traverses à $1.10, soit $715,000, et les poser à raison de 35c. chacune, soit $227,500; défrichement le long de la voie, $25,000; élargissement des tranchées, 50,000 verges cubes à 80c. $40,000; nettoyage des fossés, $10,000; élargissement des terrassements et des courbes, 500,000 verges cubes à 90c., $450,000; terrassement, à raison de 500 verges cube le mille, soit 180,000 verges cubes à $1.10 la verge, ou $198,000. Il faudra un pont aux détroits du lac Cormorant, mille 42, dont le prix est estimé à $49,500; réparer les piliers de la voie et les ponceaux, $50,000; réparer la ligne du télégraphe, $10,000. Le chemin de fer de la baie d'Hudson ne comprend actuellement que des rails; il n'existe aucune installation nécessaire à l'exploitation, comme réservoirs, remises de locomotives, aux points divisionnaires, et le reste. Nous prévoyons qu'il faudra douze réservoirs et que cela coûtera, au total, $132,000. Il faudra trente habitations pour les cantonniers $57,000; trente habitations pour les équipes, $33,000, et trente boutiques. Nous n'érigerons, pour le présent, que quatre stations sur tout le parcours de 332 milles, en plus de la station à Le-Pas, et cela coûtera $26,400. On ne calcule que 20 milles de clôtures en fil de fer au prix de $9,000. Nous aurons besoin de six maisons d'employés de pompes au prix de $12,000, et, en ce qui concerne les services nécessaires de l'exploitation, il nous faudra une remise de locomotives à Le Pas, au coût de $200,000, et une autre au mille 296, coûtant la même somme. Le total des chiffres que j'ai lus est de $2,793,300 et la balance des 3 millions est destinée aux travaux de génie et aux dépenses imprévues.

M. HAY: Ne construisez-vous pas une remise de locomotives à la tête de la ligne?

L'hon. M. DUNNING: Où?

M. HAY: A la baie.

L'hon. M. DUNNING: J'ai expliqué au début que l'objet de ce crédit de 3 millions est de mettre en état d'exploitation les 332 milles de rails.

M. HAY: Je veux dire juste une remise de locomotives.

L'hon. M. DUNNING: Je ne parle pas maintenant d'aucune des dépenses à Nelson, mais des déboursés nécessaires pour mettre en état de service les 332 milles de rails déjà posés. Les remises de locomotives que j'ai mentionnées sont celles qui sont nécessaires à l'exploitation de ce parcours.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A quelle distance de là se trouve Nelson?

L'hon. M. DUNNING: Nelson est à 92 milles de l'extrémité de la voie au mille 332. La plate-forme est construite de l'extrémité des rails jusqu'à Nelson, mais il n'y a aucun rail au delà du mille 332.

M. HANNESSON: Le ministre a-t-il une estimation de la dépense qu'imposera l'achèvement des travaux de ces 92 milles?

L'hon. M. DUNNING: Oui, et c'est peut-être le bon moment de fournir ce renseignement. Il est évident que les 3 millions soumis à la Chambre sont calculés conformément aux informations que j'ai insérées dans le hansard

et seront affectés aux travaux requis pour mettre en état d'exploitation les 332 milles sur lesquels les rails sont déjà posés. C'est l'entreprise de cette année. Le renseignement que je donne, maintenant, en réponse à la question de l'honorable député de Selkirk, a trait à la dépense nécessaire pour l'achèvement de la voie, dont la plate-forme est déjà construite, de l'extrémité des rails à Port-Nelson. Le coût estimatif de Kettle-Rapids, mille 332, à Port-Nelson, mille 424, est de $3,153,000. Je suppose que mon honorable ami désire des détails dans ce cas-ci comme dans l'autre. Les voici:

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

Dépense estimative de l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson de Kettle-Rapids, mille 332, à Port-Nelson, mille 424, ligne principale, 92·5 milles. Voies d'évitement, 7·5 milles. Total de la voie, 100 milles

Description	Unité	Quantité	Prix	Monant
Défrichement	Acres	250	30 00	$ 7,500
Plate-forme (réparations)	Somme			20,000
Ponts:—				
Rivière Limestone	Somme			160,000
Rivière Kisemackisk	Somme			200,000
Ponts de chevalets	Somme			40,000
Aqueducs dallés en cèdre (y compris le fer)	M.F.B.M.	800	78 00	62,400
Traverses (voie) (traitées)	Chacune	300,000	1 90	570,000
Traverses (aiguillage)	Groupes	50	100 00	5,000
Rails de 80 livres, à reposer (1,342 tonnes en possession)	Tonnes	11,230	44 00	494,600
Plaques de traverses	Chacune	21,600	0 40	8,400
Pose de la voie	Milles	100	1,000 00	100,000
Ballastage	Vgs cubes	300,000	1 10	330,000
Remblayage	Vgs cubes	250,000	0 90	225,000
Ligne télégraphique	Milles	92·5	550 00	50,875
Station de prise d'eau	Chacune	5	11,000 00	55,000
Ecriteaux	Chacun	100	6 00	600
Stations, 3e classe	Chacune	2	6,600 00	13,200
Maisons d'employés de station	Chacune	6	1,900 00	11,400
Réduits d'employés de station	Chacun	6	1,100 00	6,600
Hangar aux outils d'employés de station	Chacun	6	300 00	1,800
Maison de l'employé de la pompe	Chacune	2	2,000 00	4,000
Gare de Port-Nelson	Somme			500,000
				2,866,115
Travaux de génie et dépenses imprévues, environ 10 p. 10				286,885
Total				3,153,000

En ce qui regarde le prix approximatif de la pose des rails, il est fondé sur des rails usagés de 80 livres; non pas des rails neufs, mais des rails du poids en usage sur le chemin de fer jusqu'au mille 332. Au lieu de poser des rails neufs, nous utilisons des rails usagés provenant d'autres partie du réseau et nous en avons 1,342 tonnes disponibles.

M. HANNESSON: n'y a-t-il rien pour les remises de locomotives?

L'hon. M. DUNNING: Oui; ce montant est compris dans le crédit affecté aux installations de tête de ligne pour la voie ferrée à Port-Nelson.

M. HANNESSON: Cela comprend tout?

L'hon. M. DUNNING: Oui.

M. GEARY: Quel pourcentage alloue-t-on pour les travaux d'art?

[L'hon. M. Dunning.]

L'hon. M. DUNNING: Environ 10 p. 100. On le voit donc par ces chiffres, cela coûtera 3 millions pour remettre la voie existante en état d'exploitation et sur le même pied qu'une ligne d'embranchement. De plus, il foudra débourser une autre somme de $3,153,000, à quelque époque future, cela va de soi, afin de compléter le chemin de fer jusqu'à Port-Nelson et le mettre absolument en état d'être exploité comme voie ferrée, y compris les têtes de lignes pour les fins du chemin de fer exclusivement, soit une somme totale de $6,153,000 pour parachever le chemin de fer de la baie d'Hudson et le mettre sur un bon pied, depuis Le Pas jusqu'à Port-Nelson.

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami s'est servi de l'expression "à quelque époque future". Que veut-il dire par là?

L'hon. M. DUNNING: J'ai voulu dire que le crédit de 3 millions en délibération sera consacré aux fins que j'ai indiquées. Il faudra,—et c'est tout naturel,—que nous demandions au Parlement de voter une autre somme pour parachever la ligne étant donné que nous ne demandons qu'un crédit de 3 millions pour cette année. Je l'avouerai en toute franchise, si j'avais cru possible à mon titre de ministre des Chemins de fer de faire plus que de remettre la voie ferrée en bonne condition cette année, j'aurais demandé au Parlement de voter un crédit plus élevé car c'est le programme bien arrêté du Gouvernement de parachever l'entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. M. STEVENS: Aux chiffres qu'il a donnés, le ministre voudrait-il ajouter le prix approximatif des travaux à exécuter dans le chenaux, le balisage, la construction en quais ainsi que les élévateurs que le Gouvernement a peut-être l'intention d'ériger à Port-Nelson?

L'hon. M. DUNNING: Je ne tiens pas à embrouiller la situation pour ce qui est de ce crédit en particulier, étant donné que nous discuterons tous ces détails plus tard; cependant, il est peut-être préférable de faire insérer tous ces renseignement au hansard. On estime qu'il faudra débourser une somme de $6,153,000 pour parachever le chemin de fer. On estime de plus que les travaux à exécuter dans le port, à Port-Nelson, y compris la construction d'un élévateur d'une contenance de 4 millions de boisseaux,—je prierai mon honorable ami de ne pas perdre de vue le fait que la question n'a pas encore été réglée, bien qu'une certaine somme soit comprise dans le crédit à cette fin,—avec installations propres à donner abri à dix navires en même temps dans le port, coûteront $20,200,000. Les détails de l'entreprise sont les suivants:

Tableau donnant le prix approximatif des travaux à exécuter dans le port, à Port-Nelson, en vue de donner abri à dix navires de 7,000 tonnes en même temps

Les prix unitaires sont de 50 p. 100 plus élevés que ceux utilisés dans l'estimation de la dépense pour le projet de canalisation du Saint-Laurent.

Chenal d'entrée et de l'île jusqu'en face d'Allette, 20′ au-dessous du niveau des basses marées, terre et cailloux, 1,570,000 verges cubes à $1.60	$ 2,512,000	
Le long du parement du quai sur l'île—		
4,400 pieds à 30 pieds au-dessous du niveau ordinaire aux grandes mers, terre et cailloux, 2,700,000 verges à $1.20	3,240,000	
5,400 pieds à 15 pieds au-dessous du niveau ordinaire aux grandes mers, terre et cailloux, 1,200,000 verges à $1.20	1,440,000	
		$ 7,192,000
4,000 pieds, parements de quai à 77 verges, 308,000 à $12	3,696,000	
Enfoncement et préparation des encaissements, 308,000 à $4	1,232,000	
3,000 pieds, encaissements d'arrière à 25 verges, 75,000 à $12	900,000	
4,000 pieds, encaissement d'ancrage, 12 verges, 48,000 à $12	576,000	
Boulons d'ancrage, 4,000 pieds à 200 livres, 8,000,000 à 14c	112,000	
Remblai de l'île au-dessus de l'altitude, x 7, 1,200,000 à 60c	720,000	
		$ 7,236,000
Elévateur de 4,000,000 de boisseaux à 90c par boisseau		3,600,000
Encaissement du phare à l'entrée du port		300,000
		$ 18,328,000
On a ajouté 10 p. 100 pour frais de surveillance des ingénieurs		1,872,800
		$ 20,200,800

Je ferai observer que les prix unitaires sont majorés de 50 p. 100 par rapport aux prix que les ingénieurs ont adoptés pour arriver à estimer la dépense en projet de canalisation du Saint-Laurent, de sorte qu'il y a tout lieu de considérer ces chiffres comme étant assez exacts. L'ingénieur dirigeant est M. D. W. McLachlan, qui fut stationné à Port-Nelson durant nombre d'années et qui remplit actuellement les fonctions de président de la commission mixte des ingénieurs pour la canalisation du Saint-Laurent. L'ingénieur a prévu un élévateur de 4,000,000 de boisseaux, mais je ne suis pas prêt à admettre que cette capacité d'emmagasinage soit nécessaire. C'est plutôt de manutention que de l'emmagasinage qu'il faut à un port de ce genre.

L'hon. M. STEVENS: S'il doit faire la manutention d'une quantité tant soit peu considérable de grain, cette capacité ne suffirait pas.

L'hon. M. DUNNING: Je diffère d'avis avec mon honorable ami. La capacité d'un élévateur n'a rien à voir dans la manutention des grains.

L'hon. M. STEVENS: Mais si on ne peut expédier que durant sept ou huit semaines de ce port il sera nécessaire d'avoir un outillage plus considérable.

L'hon. M. DUNNING: Je me ferai un plaisir de discuter cet aspect de la question avec mon honorable ami, plus tard. En ce qui regarde les chiffres cités, je désire bien faire comprendre que je n'engage le Gouvernement à aucune dépense. Je comptais qu'on me questionnerait au sujet des estimations des ingénieurs pour le parachèvement du terminus de Port-Nelson. A ce sujet, je vais revenir à ma déclaration précédente. Le Gouvernement se propose de terminer cette voie ferrée aussi économiquement que possible, afin d'en permettre le loyal essai. Bien que j'aie soigneusement examiné les chiffres relatifs au crédit présenté au comité et aussi ceux qui se rapportent à la construction des 92 milles de voie ferrée, je ne puis dire qu'il nous a été possible d'en faire autant relativement aux travaux nécessaires à Port-Nelson. Mon intention n'est nullement de mettre en doute les chiffres de l'ingénieur touchant les travaux qu'il se propose d'accomplir, mais je ne suis pas certain qu'il soit nécessaire d'accomplir tous les travaux décrits dans ses devis pour atteindre le but visé par le Gouvernement. J'ai déposé les renseignements tels que je les ai reçus relativement à un port susceptible d'abriter dix navires à la fois, mais sans engager le Gouvernement à des dépenses aussi considérables afin d'atteindre le but que nous avons en vue.

M. NICHOLSON: Devons-nous comprendre que le but de ces dépenses est simplement d'essayer cette voie et, dans ce cas, est-ce qu'on veut essayer la possibilité de construire un chemin de fer jusqu'à Port-Nelson ou celle d'exploiter le port en question?

L'hon. M. DUNNING: Non. Il y a un grand nombre de questions qui se rattachent les unes aux autres. La possibilité de construire la voie ferrée ne fait aucun doute. Son utilité pour autre chose que le transport des produits de l'Ouest aux marchés de l'univers peut se démontrer et le sera, sans aucun doute par d'honorables députés, des deux côtés de la Chambre, qui sont mieux que moi au courant d'une situation qu'ils ont étudiée sur les lieux. Il n'y a pas de doute que la voie ne traverse une zone minière dont nous avons beaucoup entendu parler récemment relativement à de nouvelles découvertes. Cette zone et ses richesses s'étendent en général à travers tout le territoire. Il y a aussi quelque chose à faire dans l'exploitation du bois à pâte et il y a de vastes champs d'exploitation de pouvoirs hydrauliques, ainsi qu'au point de vue de la culture du blé et d'autres produits.

[L'hon. M. Stevens.]

Voilà, en ce qui regarde la ligne de chemin de fer. Quand j'ai parlé de faire un loyal essai, je voulais dire faire un loyal essai de la route maritime entre un port de la baie d'Hudson et l'Europe. Il ne m'est pas nécessaire de prononcer un long discours sur le sujet, car il a été devant le Parlement depuis quarante ans. Je suis convaincu que l'honorable député de Winnipeg-Sud (M. Rogers) se souvient de certaine assemblée où l'un de ses amis politiques adressait la parole avant une élection, il y a quarante ans, alors qu'un petit garçon s'est précipité vers l'estrade avec un télégramme qu'il a remis à l'orateur. Celui-ci l'ouvrit et s'écria: "Enfin, Dieu merci, les rails du chemin de fer de la baie d'Hudson sont expédiés".

L'hon. M. ROGERS: C'était un candidat libéral.

L'hon. M. DUNNING: Je cite l'anecdote telle que je l'ai entendue.

M. KENNEDY (Winnipeg) Il s'agissait de Hugh Sutherland, candidat libéral.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai jamais entendu dire que Hugh Sutherland fut libéral.

L'hon. M. ROGERS: Il était cependant candidat libéral.

L'hon. M. DUNNING: Pour cette occasion?

M. KENNEDY (Winnipeg): Il a ensuite atteint l'âge de discrétion.

L'hon. M. DUNNING: Si le monsieur en question était candidat libéral à cette occasion il a certainement modifié sa foi politique depuis cette époque. Mais quarante ans représentent un long intervalle de temps et je me suis servi de cette anecdote pour indiquer ce que les amis politiques de mon honorable ami pensaient de la question, il y a quarante ans.

L'hon. M. ROGERS: C'est parfaitement exact.

L'hon. M. DUNNING: Maintenant nous nous comprenons. Ce que je veux faire ressortir, c'est que l'essai de cette voie a fait, depuis quarante ans, l'objet de maintes discussions et de maintes recherches théoriques.

M. WHITE (Mont-Royal): Est-ce nécessaire de dépenser 20 millions pour en faire l'expérience?

L'hon. M. DUNNING: Je ne dis pas qu'il faille dépenser pour cela 20 millions. Que l'on me comprenne bien. On m'a demandé,

comme je m'y attendais, à combien les ingénieurs estimaient l'aménagement ordinaire du port. Les honorables députés doivent comprendre que cela ne veut pas dire que le Gouvernement s'engage à faire exécuter ces travaux, pas plus qu'il ne s'engage à faire construire un élévateur de 4 millions de boisseaux. Je ferai aussi remarquer qu'en citant le chiffre approximatif de $3,600,000 pour l'élévateur, je donnais la seule opinion technique qu'on possède relativement à un port de cette dimension particulière.

L'hon. M. ROGERS: L'honorable ministre dit: "ce port en particulier". A-t-il un autre port en vue?

L'hon. M. DUNNING: Je ferai aussi bien de trancher tout de suite la question.

L'hon. M. LAPOINTE: Brouilleur de cartes!

L'hon. M. DUNNING: Le Gouvernement n'a pas l'intention pour le moment de changer de port.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le ministre des Chemins de fer a sans doute fait l'estimation de la quantité de voyageurs et de marchandises à transporter sur cette ligne pour laquelle il va dépenser $6,153,000. Voudrait-il avoir l'obligeance de nous en faire part?

L'hon. M. DUNNING: Il y a des estimations difficiles à faire. L'honorable député sait, par exemple, que lorsque il s'est agi de construire le chemin de fer du Pacifique-Canadien dans une région nouvelle, toute estimation du trafic eût été futile. Voici une ligne allant de Le Pas jusqu'à un port de mer entièrement nouveau. Essaierait-on d'en estimer le trafic probable que ce serait une simple conjecture. Je ne peux que répéter ce que j'ai dit il y a un instant: il y a des possibilités de trafic, d'abord celles du commerce avec la région arctique que certains d'entre nos collègues connaissent bien, ensuite celles du commerce avec l'Europe. Je ne prétends pas donner l'estimation demandée par l'honorable député, mais je peux, s'il veut me donner le temps de consulter mes notes, lui donner quelques détails concernant le transport d'un certain produit en particulier.

L'hon. M. STEVENS: Tandis que nous discutons ce point intéressant, le ministre voudrait-il nous dire ce qu'il entend par: nécessaire pour faire l'essai de la ligne? Je lui demanderai par exemple de nous indiquer quel est, d'après lui, le matériel dont on a besoin, où et à quel prix il espère se procurer les navires capables d'emprunter cette voie et aussi l'aide à la navigation qui sera nécessaire pour fixer le tracé de cette voie commerciale, par exemple, les phares, les bouées et le reste, autant de choses qui existent et doivent exister sur toutes les voies commerciales. Si le ministre pouvait nous donner un aperçu de ce que tout cela doit coûter, nous pourrions plus facilement évaluer le prix total de cette voie.

L'hon. M. DUNNING: Cela m'est impossible pour le moment. Les honorables députés doivent comprendre qu'on a besoin de faire certaines études avant de pouvoir déterminer d'une façon précise dans quelle mesure il convient d'aider la navigation. Les renseignements que l'on possède déjà à ce sujet me font croire qu'on n'aura pas besoin de faire de bien grosses dépenses en fait de phares et le reste dans le détroit; quant à la baie, elle est libre. Dans les devis dont j'ai parlé, on prévoit un phare à l'embouchure du chenal de Nelson. Il y a plusieurs questions qui s'enchaînent et sur lesquelles je pourrais donner en peu de temps des informations. Je pensais qu'on aurait un débat, plus ou moins général, qui me permettrait de fournir les renseignements plus graduellement que je n'ai pu le faire jusqu'ici. Je pense avoir sous la main la plupart des renseignements que possède le département.

Quant à la question posée par l'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong), j'ai ici quelques notes à ce sujet. Le comité reconnaîtra, je pense, que M. R. A. C. Henry, du Bureau économique des chemins de fer Nationaux-Canadiens, est bien versé dans ces questions de trafic et je ne saurais faire mieux que de rapporter quelques-uns des faits constatés par lui. L'an dernier, la production totale du blé au Canada a atteint 411,375,700 boisseaux; ce chiffre n'avait été dépassé qu'une seule fois. A cet ensemble du rendement en céréales, les trois provinces des Prairies ont contribué pour 382,950,000 boisseaux De plus, ces trois provinces ont récolté 322,254,000 boisseaux d'avoine, 94,141,000 boisseaux d'orge, 11,545,000 boisseaux de seigle et 9,138,000 boisseaux de graine de chanvre.

Dans l'Ouest, le mouvement du blé vers les élévateurs débute vers le 1er septembre. Nous admettons que septembre et octobre sont les mois les plus avantageux pour la navigation dans la baie et le détroit d'Hudson, et il n'est guère permis de douter qu'avec les aides **ordinaires à la navigation**, la saison ne puisse se prolonger jusqu'en novembre et même plus tard certaines années. M. Henry établit ses calculs sur le pied d'une période de deux mois. Je donne les prévisions établies sans la moindre exagération par un économiste qui se fonde sur une saison de deux mois sans admettre

d'aucune façon qu'effectivement la saison de navigation est restreinte à deux mois. M. Henry traite de la route de la baie d'Hudson au point de vue particulier des changements saisonniers dans un rapport qu'il soumettait en 1918 à l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer. Dans le rapport en question nous relevons ce qui suit:

On a prétendu que la saison de navigation sur la route de la baie d'Hudson est tellement courte que les frais d'exécution de tous les ouvrages nécessaires à la manutention et au transport des marchandises seront élevés au point de ne pouvoir concurrencer la route des lacs jusqu'à la baie Georgienne et de la voie ferrée jusqu'à Montréal, et que le fait d'être obligé de créer toute une organisation pour si peu de temps constitue à lui seul un facteur important.

Aujourd'hui, il n'y a plus lieu de douter que la saison de navigation, à partir de la baie d'Hudson, ne soit que de deux mois et demi. On admet franchement, comme il convient de le faire, qu'en face d'un pareil état de choses il y a lieu de s'attendre à une plus forte dépense par unité de trafic qu'il n'en faudrait faire si la navigation était libre pendant toute l'année et si le facteur de charge était avantageux et constant. Malheureusement, il se trouve que, dans le domaine du transport des marchandises à l'intérieur du pays, le facteur de charge n'est ni avantageux ni constant dans une mesure raisonnable. C'est ainsi qu'en examinant les rapports sur le mouvement maritime des Grands lacs on constate qu'en moyenne depuis 1909, plus de 40 p. 100 de tout le grain, tout le grain même, passant par Fort-William et Port-Arthur à destination de l'est, est transporté en deux mois, savoir en octobre et décembre, immédiatement après la moisson. Le plus fort du mouvement dans le trafic du grain vers l'Est l'emporte de deux à trois fois sur la moyenne, de sorte que pendant cet espace de temps, il faudrait détourner d'autres routes ou mettre en activité de service de deux à trois fois le nombre ordinaire de wagons, d'employés de trains, d'employés d'élévateurs et de navires des lacs, pour suffire à ce trafic si le mouvement en était uniforme d'un bout à l'autre de la saison de navigation. La situation sur la route de la baie d'Hudson ne différerait de celle qui existe sur la route des lacs qu'à un certain degré et la différence, en toute probabilité, ne serait pas aussi accentuée qu'on le supposait en premier lieu, surtout maintenant que le Gouvernement est maître du réseau du Nord-Canadien et de ses nombreuses lignes secondaires dans le cœur de la région des blés. Il ne sera pas plus difficile de créer une organisation distincte que de doubler ou de tripler le matériel de transport utilisé en temps normal dans les Prairies; de fait, on pourrait probablement se servir de la main-d'œuvre, de l'outillage, et ainsi de suite, pendant un mois de plus pour atténuer l'encombrement du trafic à la tête des lacs après la fermeture de la navigation dans le baie d'Hudson.

La quantité du grain à transporter constitue un autre facteur. Il serait absurde de songer à n'expédier par cette route qu'un million, ou même deux millions de boisseaux, et l'élévateur devrait être d'une contenance de cinq fois, au lieu de deux fois, ce que l'on a proposé.

Il calcule ensuite qu'en estimant à 29 millions le prix total du chemin de fer, soit 16 millions pour la voie elle-même et 13 millions pour les installations de tête de ligne, il faudrait transporter annuellement au moins 5 millions de boisseaux pour rentrer dans les frais d'exploitation et au moins 10 millions de boisseaux pour faire face aux frais d'exploitation et aux frais obligatoires à raison de 3 p. 100 sur la mise de fonds. Se trouve-t-il quelqu'un qui refuse de croire que, si l'on peut transporter le grain par cette route, au moins dix millions de boisseaux, sur les centaines de millions de boisseaux de grain récolté dans l'Ouest, seront acheminés dans cette direction? Et l'auteur du rapport est d'avis qu'il suffirait de transporter 10 millions de boisseaux pour faire face aux frais d'exploitation et aux frais obligatoires à 3 p. 100, sur le pied de 29 millions de frais d'établissement. Il concluait que le premier contingent de la nouvelle récolte n'atteindrait Port-Nelson que du 10 au 15 septembre, et que les expéditions effectuées antérieurement à cette date devraient être prélevées sur la récolte de l'année précédente. Au cours de l'année financière de 1923-1924, le Canada a exporté 61.7 p. 100 de sa récolte, dont le reste, soit 38.3 p. 100, fut utilisé pour la consommation domestique. En 1924-1925, l'exportation du blé équivalait à 56.1 p. 100 de la récolte, et la consommation domestique à 43.9 p. 100. Si l'on applique une proportion de 60 p. 100 à la récolte de l'an dernier, il suit que nos exportations seraient de 246,825,000 boisseaux. La plus forte partie de ce blé provient des provinces des Prairies, et, si, le jour où le chemin de fer de la baie d'Hudson et les améliorations des ports en seront à un point qui démontrera la praticabilité de la route au point de vue commercial, les producteurs de grain de l'Ouest réservaient une partie raisonnable de leur récolte à l'exportation par cette voie, cela contribuerait sensiblement à faire ressortir le côté pratique de l'entreprise.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le ministre n'a pas répondu à ma question. Il a parlé de la question au point de vue exportation, mais il y a quelques instants il a déclaré nettement que le Gouvernement n'entreprendrait pas la construction d'élévateurs, ne ferait pas de dragage et qu'il ne prendrait pas sur lui d'exécuter ces travaux en vue de l'exportation cette année.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député ne m'a pas bien compris.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Dans les conditions actuelles?

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai pas été compris.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Quelle est votre intention?

L'hon. M. DUNNNG: Je n'ai pas dit que le Gouvernement ne ferait pas de travaux de dragage ou autres pour le commerce d'expor-

tation. L'essai qu'il s'agit de faire doit évidemment comprendre les travaux indispensables pour permettre aux navires d'entrer dans le port et d'en sortir. Pour cela, il faudra draguer le fond.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Est-ce que le ministre n'a pas dit que le Gouvernement refusait de prendre aucun engagement d'exécuter des travaux de ce genre?

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai pas été compris. Je me répéterai donc pour éviter tout malentendu ailleurs. J'ai dit que le Gouvernement ne s'engageait pas à exécuter l'ensemble des travaux,—l'ensemble des travaux, je le répète,—sur lesquels les ingénieurs ont fait leurs calculs: je veux dire des améliorations pour recevoir dix navires et la construction d'un élévateur de 400,000,000 de boisseaux. C'est une question de proportion tout simplement. Il reste à découvrir quels travaux il faudra faire dans le port et dans le chenal qui y conduit pour donner suite à l'intention du Gouvernement de faire un essai de cette voie d'eau.

L'hon. M. ROGERS: Le ministre ne s'engage-t-il pas à exécuter un certain plan des travaux?

L'hon. M. DUNNING: Oui, un plan de proportions suffisantes pour faire un essai convenable.

L'hon. M. ROGERS: Qu'appelez-vous proportions suffisantes?

L'hon. M. DUNNING: Expliquez-vous.

L'hon. M. BENNETT: Quelle date porte la note dont le ministre a donné lecture?

L'hon. M. DUNNING: Elle est de l'année 1918.

L'hon. M. BENNETT: Cette note ne tient pas compte du mouvement des grains qui se fait actuellement par Vancouver et Panama. Cela fait une différence considérable.

L'hon. M. DUNNING: Vu que les calculs de M. Henry sur les frais d'exploitation et les frais généraux seraient couverts par un mouvement de 10,000,000 de boisseaux, j'ai pensé qu'il n'y avait pas lieu de tenir compte des transports rivaux.

L'hon. M. MARCIL: Pour avoir un état complet, est-ce que le ministre voudrait nous dire le chiffre des dépenses déjà accomplies pour les travaux de la ligne et du port?

L'hon. M. DUNNING: Les travaux du chemin de fer et du port ont coûté jusqu'à présent $21,189,000. C'est le montant déboursé par le Trésor jusqu'à cette date. La voie ferrée a englobé $14,944,000, et le port, $6,244,000. Le crédit de cette année n'est pas compris dans ces chiffres.

M. CAMPBELL: Sur les trois millions qui doivent être votés, combien sera pris pour la remise en bon état dès voies ferrées?

L'hon. M. DUNNING: Les ingénieurs m'informent que la remise en état d'exploitation des voies avancent avec difficulté. Depuis la naissance de la ligne, à Le Pas, jusqu'au mille 214, un train peut la parcourir, mais il ne s'ensuit pas que la ligne est en état de servir pour plusieurs trains. Dans le fait, un train se rend deux fois par mois jusqu'au mille 214. Du mille 214 au mille 332, c'est-à-dire une distance de 118 milles, on n'a lancé aucun train ces années dernières. La voie est en très mauvais état. Il n'est pas possible de prévoir combien de temps il faudra pour remplacer les rails tordus ou brisés, et le reste. Tout ce que je puis dire, c'est qu'on fera tous les efforts possibles pour s'organiser et exécuter les travaux prévus avant qu'il soit trop tard On fera diligence. J'espère pouvoir mettre toute la voie en bon état cette année; mais ce n'est qu'un espoir; je n'ai aucune certitude.

M. CAMPBELL: Tous les travaux se rapporteront-ils à la plateforme de la voie; ou bien est-ce qu'on érigera des constructions, des réservoirs, hangars à locomotives, etc.

L'hon. M. DUNNING: Le crédit de trois millions que je demande au Parlement prévoit l'achat de locomotives, l'installation de gares et autres bâtiments nécessaires. La construction de ces bâtiments ira de pair, autant que possible, avec le rétablissement de la voie.

M. KAISER: Puisque le Gouvernement veut faire un essai, c'est donc qu'il a ses doutes sur l'utilité de l'entreprise. Quels sont-ils?

M. GEARY: L'essai en question s'étendra, je suppose, jusqu'à la baie d'Hudson elle-même. N'est-il pas vrai que cette épreuve comporte la réfection des 332 milles de voie, la construction de 92 autres milles, de même que certains travaux relatifs au terminus, au port au dragage, aux aides à la navigation, ainsi que des élévateurs et certaines installations générales nécesaires tant sur terre que sur mer? Mais alors le ministre ne peut pas nous dire, approximativement, quel sera le coût de cette épreuve, comme frais de premier établissement?

L'hon. M. DUNNING: J'avoue à regret que je ne le peux pas. J'ai fourni au comité une estimation,—qui ne sera sûrement pas dépassée,—de ce qu'il faudra dépenser pour développer un port d'une capacité de dix navi-

res, et tout ce qui l'accompagne nécessairement, y compris un élévateur de tête de ligne d'une capacité de dix millions de boisseaux. Quant au reste, qu'est-ce que mon honorable ami entend par installations?

M. GEARY: Le matériel roulant et tout ce qu'il faudra pour exploiter le chemin de fer.

L'hon. M. DUNNING: En ce qui regarde le matériel roulant, la voie sera exploitée comme à présent par le réseau des Chemins de fer nationaux.

L'hon. M. BENNETT: Pour cela il faudra d'autre matériel roulant.

L'hon. M. DUNNING: Il y a peut-être lieu de discuter un peu la question de savoir s'il faudra acheter d'autre matériel roulant pour l'exploitation de cette voie; en effet les marchandises dont le déplacement sera effectué sur cette voie ne seront pas transportées sur une autre. Mais il me semble que pour le moment nous n'avons pas à nous inquiéter outre mesure du matériel roulant.

M. GEARY: Puis-je obtenir une estimation, selon le ministre, de ce que cet essai va coûter en dépenses de premier établissement? Il a cité un chiffre qui ne sera pas dépassé, mais il refuse de le rendre définitif. Il doit avoir, ou pouvoir obtenir, une estimation moins élevée des dépenses de premier établissement que nécessitera, dit-il, l'essai que projette le Gouvernement.

L'hon. M. DUNNING: Monsieur le président je crois avoir dit tout ce qu'il est raisonnablement possible de dire sur cet aspect du problème; je ne veux pas énoncer de simples conjectures. J'ai déjà indiqué quels seront les frais de ces travaux de premier établissement au maximum. Au delà, tout ne serait que conjectures. Je crois même que l'essai projeté n'exigera pas toutes les dépenses prévues par l'ingénieur à Nelson. Mais l'honorable député va assurément me permettre d'étudier cette question plus avant au cours de l'année qui vient. Aujourd'hui, je demande simplement au comité de me laisser mettre en bon état la voie déjà posée; plus tard, j'ai l'intention de lui demander d'autres fonds pour parachever le chemin de fer et la tête de ligne. Je compte qu'à cette occasion je serai en mesure de dire exactement quels travaux il faudra exécuter dans le port.

L'hon. M. BENNETT: J'ai remarqué dans les journaux, il y a trois jours, que la compagnie de la baie d'Hudson allait expédier un navire, de quelque 4,000 tonnes, outillé comme aucun navire de cette compagnie auparavant. Ne serait-on pas bien avisé d'obtenir de cette compagnie les observations spéciales qu'elle peut consigner cette année et qui pourront nous guider dans l'essai projeté?

L'hon. M. DUNNING: Je puis dire à mon honorable ami que nous avons demandé ces renseignements. Je n'étais pas au fait de l'expédition du navire particulier dont parle mon honorable ami; mais, en ce qui se rapporte aux renseignements, nous avons toujours eu jusqu'ici la coopération de la compagnie de la baie d'Hudson; et je crois que nous avons les registres de tous ses navires.

L'hon. M. BENNETT: Mais ce navire est d'un nouveau modèle.

L'hon. M. DUNNING: Je remercie l'honorable représentant de la suggestion; je vais y donner suite.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, tantôt, quand le ministre citait des chiffres relatifs aux dépenses nécessaires à la construction du chemin de fer, je lui ai demandé ce qu'il entendait par une dépense suffisante pour faire un essai qui commande la confiance, ou quelque chose dans ce genre. J'ai aussi demandé au ministre s'il voulait faire l'épreuve de la praticabilité de cette construction de voie ferrée...

L'hon. M. DUNNING: Il n'y a pas de doute là-dessus.

M. NICHOLSON: ...ou bien de la route entière. Dans sa réponse le ministre a discuté le mouvement qu'on pourrait développer le long de la voie, sans dire un mot de la navigation de la baie d'Hudson ou des détroits. Je lui demande maintenant: juge-t-il qu'il soit nécessaire de dépenser 6 millions ou 8 millions de dollars pour mettre cette voie ferrée en bon état pour le transport des marchandises,—une ébauche de chemin de fer plutôt, puisqu'il ne suffira pas au transport du blé,—et construire des gares et des élévateurs afin de déterminer si la baie d'Hudson et les détroits sont navigables? Il ne songe pas sûrement à envoyer des locomotives dans la baie et les détroits. Ce qu'il nous faut, ce sont des navires et nullement des voies ferrées. S'il s'agit de la question de navigation dans la baie et les détroits, est-il nécessaire de dépenser cet argent sur le chemin de fer pour expérimenter et établir au delà de tout doute si oui ou non la navigation est possible dans les détroits? Lorsque vous aurez parachevé la voie et construit les aménagements de tête de ligne, il faudra encore s'assurer de la navigation des détroits. Le chemin de fer aidera-

t-il à faire disparaître tout doute à ce sujet, doute raisonnable qui existe dans l'esprit de bien des gens?

M. HAY: Monsieur le président, la possibilité de la navigation dans les détroits est réglée depuis plus de 200 ans.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami de Springfield (M. Hay) dit que la possibilité de la navigation dans les détroits a été démontrée il y a plus de 200 ans. Je ne veux entamer aucune discussion sur la question de preuve. Il est évident que ces détroits sont navigables. On les fréquente depuis plus de deux siècles. La navigation n'y a jamais cessé pendant le passage de mes honorables amis de la gauche au pouvoir, alors que l'on transportait le matériel et les approvisionnements pour le port de Nelson. Lorsque j'ai parlé d'un essai, je voulais parler au point de vue commercial.

M. NICHOLSON: Exactement.

L'hon. M. DUNNING: Non pas pour s'assurer de la possibilité de la navigation dans les détroits. Nous savons que les détroits sont navigables; il n'existe aucun doute à ce sujet. Les opinions diffèrent quant à la période pendant laquelle ils sont navigables chaque année, et les témoignages sur ce point diffèrent beaucoup, mais tout le monde admettra, je pense, que le comité du Sénat qui a fait enquête sur cette question, il y a quelques années, en a fixé le minimum à deux mois et demi.

Un MEMBRE: A quatre mois.

L'hon. M. DUNNING: Le comité du Sénot a-t-il prétendu cela?

Un MEMBRE: Oui.

L'hon. M. DUNNING: Notre crédit est fondé sur un minimum de deux mois et demi. Nous sommes vraiment raisonnables sous ce rapport. J'ai expliqué la question clairement, je pense: C'est l'expérimentation au point de vue commercial qu'il faut tenter, expérimentation dont il ne peut être question tant que la voie ferrée ne sera pas construite jusqu'à la baie et aux quais, jusqu'en eau profonde.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, l'honorable ministre a laissé entendre que j'ergotais à ce sujet.

L'hon. M. DUNNING: Non.

M. NICHOLSON: Je m'en remets au comité sous ce rapport. Le ministre dit que la possibilité de la navigation dans les détroits a été prouvée il y a plus de deux siècles.

M. HAY: Oui, davantage.

M. NICHOLSON: La possibilité de la navigation dans le golfe Coronation a aussi été démontrée de la même façon; mais quelqu'un prétendra-t-il qu'il serait sage d'expédier notre blé par le fleuve Mackenzie? Le ministre a frappé la note juste lorsqu'il a dit qu'il fallait tenter l'expérience au point de vue commercial. Il s'agit de savoir combien de voyages un navire construit pour le transport du grain peut faire dans les détroits au cours d'une saison. Faut-il parachever le chemin de fer pour faire cet essai? Avec la moitié du crédit demandé, on pourrait conduire les expérimentations les plus complètes, non l'essai d'un homme qui a réussi à traverser les champs de glaces une année en juillet ou une autre année en août. Au cours de juillet dernier, un navire de la compagnie de la baie d'Hudson a été brisé par les glaces dans les détroits.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami est-il bien sûr de ce fait?

M. NICHOLSON: Oui, j'en suis sûr; un de mes amis intimes se trouvait à bord; lui et sa femme furent transportés à travers les glaces. Je comprends que ce n'est pas là un argument, mais le fait reste que vous construisez un chemin de fer et dépensez beaucoup d'argent. Relativement à cette voie qui ouvrira cette région qui approvisionnera le trafic local, c'est une toute autre question. Mais quand vous parlez de construire un chemin de fer au Port-Nelson, et de construire des élévateurs à grain et des aménagements de tête de ligne pour les navires afin de faire des essais sur la possibilité de la navigation au point de vue commercial dans les détroits d'Hudson, vous gaspillez simplement de l'argent. Les expérimentations relativement aux détroits doivent se faire avec des navires, non avec des chemins de fer; vous pouvez aller et venir dans les détroits avec ces navires et établir de cette manière si oui ou non la navigation y est possible.

L'hon. M. ROGERS: Le chemin de fer de la baie d'Hudson et sa construction ont occupé l'esprit des gens des Prairies depuis de nombreuses années. L'espoir de ces gens est dans cette route qui formerait le débouché pour leur blé et leur grain afin d'atteindre les marchés mondiaux à un taux de fret beaucoup moins élevé que celui que l'on paye aujourd'hui. Je dois dire cependant que les gens de l'Ouest liront la déclaration du ministre avec beaucoup de regret. Le ministre lui-même avait avivé leurs expectatives. Il a prononcé récemment plusieurs discours sur ce sujet. Dans un discours qu'il

a fait en Saskatchewan, il a dit, si l'on en croit le *Regina Leader* du 9 mars 1926:

L'honorable Charles A. Dunning dit que l'importance politique de la Saskatchewan est devenue considérable. Il dit, aux femmes libérales, qu'il ne prêche pas le régionalisme et qu'il va dans l'est pour aider à établir un sentiment vraiment national.

C'était splendide et j'en félicite le ministre. Plus tard, il parla du chemin de fer de la baie d'Hudson et voici ce qu'il dit:

"Quant au chemin de fer de la baie d'Hudson, dit M. Dunning, nous avons jeté des regards impatients sur la côte maritime la plus rapprochée de nous et en cela nous n'avons fait que suivre la tendance nationale; depuis un temps immémorial, on agit ainsi". Il ajouta qu'il y a quarante ans, des hommes d'Etat promettaient de construire cette voie ferrée.

C'est probablement ce à quoi faisait allusion mon honorable ami, il y a quelques instants.

Une grande partie de la voie déjà construite a besoin des réparations et il faut encore poser des rails sur une distance de 90 milles. Il ne croit pas qu'on doive y consacrer plus d'argent qu'il n'en faut pour en faire un essai loyal; mais on ne peut faire cet essai si la ligne s'arrête à 90 milles de la baie.

Monsieur le président, mon honorable ami demande un crédit de trois millions de dollars, somme nécessaire, à son avis, pour remettre en bon état les 332 milles déjà construits; il ne semble pas qu'on ait l'intention de compléter la voie jusqu'à la baie. C'est ce qui cause du désappointement, car mon honorable ami avait promis aux habitants de la Saskatchewan de faire construire cette voie. Les habitants de l'Ouest sont fatigués de se faire leurrer par des promesses de ce genre.

Comme l'a dit mon honorable ami, ces gens ont dû vivre de promesses depuis plus de quarante ans. Le parti libéral a été aux affaires pendant quinze ans; il promettait le chemin de fer avant d'arriver au pouvoir; il le promettait encore quand il fut renversé, mais il n'en a pas construit un mille. En 1911, le parti conservateur a été porté au pouvoir après s'être engagé à construire ce chemin de fer. Immédiatement, nous nous sommes mis à l'œuvre, nous avons construit 332 milles et fait terrassement de la ligne jusqu'à Nelson. Nous avons également fait beaucoup de travaux à la tête de ligne. On aurait terminé cette entreprise si la guerre n'avait interrompu les travaux.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami sait sans doute que les travaux se sont poursuivis jusqu'en octobre 1918.

L'hon. M. ROGERS: Naturellement; c'est ce que j'ai dit.

L'hon. M. DUNNING: Et alors, la guerre les a interrompus?

L'hon. M. ROGERS: Oui, l'état de choses dû à la guerre empira et fit interrompre les travaux. Cependant, le parti conservateur n'était pas aux affaires à cette époque, mais c'était le parti de mon honorable ami. Je ne suis pas responsable de ce qu'a fait le gouvernement unioniste. Cet état de choses était tel, néanmoins, qu'il justifiait dans une certaine mesure le délai apporté à l'achèvement du chemin de fer. Mais maintenant, vu toutes les promesses qu'ont faites les libéraux, le temps est sûrement venu pour eux de remplir honnêtement et honorablement ces promesses. Même mon honorable et souriant ami le ministre de la Justice (M. Lapointe) conviendra que le parti libéral a rarement rempli une promesse relative à la construction d'un chemin de fer. Il serait très difficile d'en trouver un seul cas.

Mais ceci est en dehors de la question et je ne veux pas introduire un tel élément dans la discussion. Comme je l'ai dit, les habitants des provinces des Prairies seront déçus, surtout parce qu'ils considèrent que cette route constitue le débouché naturel qui s'offre à eux. L'augmentation du prix de transport dans l'Ouest les a contrariés beaucoup. Elle a été faite par les honorables députés de la droite. On s'en est plaint énergiquement et elle a servi aux habitants des Prairies pour réclamer l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson. En ma qualité de représentant du Manitoba et de l'Ouest canadien, il est de mon devoir de demander à la Chambre, par tous les moyens possibles, de faire en sorte que cette voie ferrée soit terminée afin de remédier à cet état de choses.

Depuis ma venue dans cette enceinte, je me suis aperçu que plusieurs membres du Parlement ont des idées fausses sur l'Ouest canadien. En premier lieu, certains pensent que les habitants de l'Ouest demandent trop d'assistance au Gouvernement. J'assure mes honorables amis que ces gens ont longtemps souffert du prix de transport qui constitue un fardeau très lourd pour eux. Il y a dans les provinces des Prairies plus de voies ferrées que dans tout le reste du pays. En outre, les recettes nettes de ces voies représentent un plus grand rendement par $1,000 dépensés par mille que celles des lignes de l'Est. J'ai sous les yeux une statistique qui démontre la véracité de cette affirmation. Etant donné cet état de choses, il n'est pas étonnant que les habitants de l'Ouest prétendent qu'ils ont droit à quelque considération de la part du Parlement et de l'Est canadien.

Nous ne saurions espérer développer le pays et assurer sa prospérité tant que nous n'aurons pas des tarifs de transports à meilleur marché. J'aimerais à fournir au comité quelques chiffres pour démontrer à l'évidence

dans quelle situation désavantageuse nous nous trouvons dans l'Ouest quant aux tarifs-marchandises.

Prenons par exemple le bois, qui est un article de première importance pour la population. Etablissons une comparaison entre les tarifs de transport des marchandises comme le bois entre deux endroits du Canada occidental et ceux du transport de la même marchandise dans le Canada oriental, et je ne fournis ces chiffres que pour bien graver dans vos esprits les conditions que le Canada occidental doit subir sous ce rapport. Supposons qu'un cultivateur ou toute autre personne veuille expédier un wagon de bois de Mégantic (Qué.) à Toronto, soit une distance de 503 milles. Le prix qu'il a à payer est de 20c. par 100 livres. Prenons maintenant un homme de Golden (C.-A.); il expédie un wagon de bois à Waldeck (Sask.), distance de 506 milles. On exige de lui 35c.½ par 100 livres, ou 73 p. 100 de plus que le tarif exigé d'un homme de Toronto pour la même distance. Il en est de même si vous comparez les frais de transport d'une expédition de marchandises de Mégantic (Qué.) à Toronto (Ont.), soit une distance de 596 milles, à ceux d'une expédition de marchandises de Golden (C.-A.) à destination de Moose Jaw (Sask.), distance de 606 milles, soit 10 milles de plus. On exige 80 p. 100 de plus du cultivateur de la Saskatchewan pour l'expédition d'un wagon de bois qu'on ne demande au cultivateur d'Ingersoll pour une moindre distance. Prenons une expédition de Saint-Jean (N.-B.) à destination de Hamilton (Ont.), distance de 850 milles, et faites la comparaison avec le prix à payer pour une expédition de Vancouver à destination de Walsh (Alb.), les distances sont les mêmes. Le cultivateur de l'Alberta aura à payer 83 p. 100 de plus en frais de transport que ne paie le citoyen d'Hamilton.

Je tiens à exposer ces chiffres au comité pour que mes collègues, qui ne saisissent pas aussi bien qu'ils le devraient dans quelles conditions se trouve l'Ouest canadien, soient bien prudents avant de parler de l'état de choses que la population de l'Ouest canadien a eu à subir quant aux frais de transport, et cela depuis longtemps.

M. MACLEAN (York-Sud): Existe-t-il une différence dans les frais d'exploitation des chemins de fer dans les diverses parties du pays dont on a parlé, et, si cette différence existe, peut-elle être justifiée?

L'hon. M. ROGERS: Selon moi, les frais d'exploitation dans l'Ouest canadien ne sont pas plus élevés que dans le Canada oriental.

M. MACLEAN (York-Sud): Alors les chemins de fer n'agiraient pas avec justice à l'égard de l'Ouest canadien?

L'hon. M. ROGERS: Je ne tiens pas à affirmer cela. Je me contente d'exposer les tarifs. Monsieur le président, toute la difficulté, c'est que, si le cultivateur veut expédier son blé au marché, il ne parvient pas à obtenir un prix lui permettant de garder à sa terre sa fécondité et l'aidant raisonnablement dans son travail sur sa ferme. Le prix qu'on lui paie, non seulement ne lui assure pas sa subsistance, mais ne lui rembourse pas l'intérêt de l'argent qu'il a placé. Pourquoi donc s'attendrait-on à ce que nos agriculteurs de l'Ouest cultivent le grain et épuisent le sol vierge pour vendre leurs produits à des prix qui ne leur permettent pas de maintenir la fertilité du sol ni de subvenir aux besoins de leur famille? C'est pourquoi la population de l'Ouest canadien réclame la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Si le chemin de fer National-Canadien, qui a absorbé le Nord-Canadien, nous avait traités avec plus d'équité, il est probable que nous n'eussions pas eu à formuler une demande comme celle que nous faisons aujourd'hui au sujet de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Pour ce qui est du réseau de l'Etat, nous le savons, le Parlement a pris l'engagement de construire ce chemin pour $13,000,000, mais voilà que nous avons été aux prises, au cours de cette session, avec des obligations relatives à cette grande entreprise et qui, en calculant l'intérêt, représentent probablement $2,500,000,000. C'est un chiffre colossal; d'année en année, nous acquittons les intérêts sur cette somme et il ne nous vient aucun soulagement de ce chef. Mes honorables amis de la droite ne se contentaient pas de la construction du chemin de fer Transcontinental; ils en voulurent un autre, et c'est ainsi qu'ils prolongeaient la ligne du Nord-Canadien de Port-Arthur jusqu'à Montréal pour le relier aux ports de Montréal et de Québec et assurer un débouché aux produits agricoles. Durant plusieurs années, nous avons espéré qu'il résulterait quelque chose de bon de la construction de ces chemins de fer. A la vérité, quand, en 1911, les honorables députés de la droite accordèrent au Nord-Canadien l'aide nécessaire pour prolonger sa ligne jusqu'à Montréal et établir ainsi un autre Transcontinental, c'était à la condition que nous développerions nos propres ports canadiens.

Mais je demande à la députation de me dire en quoi le chemin de fer National ou le Nord-Canadien ont aidé au développement de nos

ports canadiens dans les Provinces maritimes, ou dans les villes de Québec et de Montréal? Le fait est que ces difficultés surgissent par suite de leurs frais considérables de construction. En 1911, quand les cultivateurs et les gens de la Saskatchewan se sont présentés devant la commission des chemins de fer pour protester relativement aux prix de transport des marchandises, ils y ont rencontré les avocats du Nord-Canadien, du Pacifique-Canadien et des lignes du transcontinental. M. C. P. Wilson représentait le transcontinental en cette occasion, et quelle défense a-t-il présentée? Il a allégué que, vu le coût élevé de la construction de la ligne, la compagnie ne pouvait diminuer les tarifs-marchandises et payer les frais obligatoires du réseau. C'est la raison d'être de cette agitation continuelle en faveur de l'établissement d'une autre voie, comme celle de la baie d'Hudson décrite par le ministre.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

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

Reprise de la séance

Délibération en comité et troisième lecture de plusieurs bills d'intérêt privé:

Le 1er, (bill n° 113), déposé par M. McClenaghan, concernant la Bronson Company.

Le 2e, (bill n° 117), déposé par M. Simpson, pour faire droit à Mabel Ellen Barrett.

Le 3e, (bill n° 118), déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Mabel Victoria Westerby.

Le 4e, (bill n° 119), déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Morgan Hart.

Le 5e (bill n° 120), déposé par M. Duff, pour faire droit à James Arthur Breadon.

Le 6e, (bill n° 121), déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Marjorie Esther Splan.

Le 7e, (bill n° 122), déposé par M. Duff, pour faire droit à Gladys Orme.

Le 8e, (bill n° 123), déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à John Andrew Reid.

Le 9e, (bill n° 124), déposé par M. McLenaghan, pour faire droit à William Thomas Charlton Spence.

Le 10e (bill n° 125), déposé par M. McLenaghan, pour faire droit à Gladys Lucie White.

Le 11e (bill n° 126), déposé par M. Duff, pour faire droit à Robert Stewart McIntyre.

Le 12e (bill n° 127), déposé par M. Mewburn, pour faire droit à Goldie Luella Russell

[L'hon. M. Rogers.]

Le 13e (bill n° 128), déposé par M. Anderson (Toronto), pour faire droit à Arthur Atkinson.

Le 14e (bill n° 129), déposé par l'honorable M. Stevens, pour faire droit à Lillian Edith Hudgin.

Le 15e (bill n° 130), déposé par M. Anderson (Toronto), pour faire droit à Mary Booth.

Le 16e (bill n° 131), déposé par M. Boys, pour faire droit à Bernard Ernest Sleeth.

Le 17e (bill n° 132), déposé par M. Geary, pour faire droit à Elsie Fray.

Le 18e (bill n° 133), déposé par M. Bell (St-Antoine), pour faire droit à Cecilia Marrie Peters Kendall.

Le 19e (bill n° 134), déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Elias Malky.

Le 20e (bill n° 135), déposé par M. Bell (Hamilton), pour faire droit à Ethel Beatrice Walker,

Le 21e, (bill n° 136), déposé par M. Casselman, pour faire droit à George Elgie Dulyea.

Le 22e, (bill n° 137), déposé par M. Church, pour faire droit à John Wilson.

Le 23e, (bill n° 138), déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à John Sydney Wright.

Le 24e, (bill n° 139), déposé par M. Kay, pour faire droit à Lillie Torrance Cascadden.

Le 25e, (bill n° 140), déposé par M. Church, pour faire droit à James Thomas Young.

Le 26e (bill n° 141), déposé par M. Hocken, pour faire droit à Copland William Evans.

Le 27e (bill n° 142), présenté par M. Anderson (Toronto), pour faire droit à Arthur John Harman.

Le 28e (bill n° 143), déposé par M. Geary, pour faire droit à Annie Rebecca Herbert.

Le 29e (bill n° 144), déposé par M. Stinson, pour faire droit à David Joseph Potter.

Le 30e (bill n° 145), déposé par M. Garland (Carleton), pour faire droit à Walter Harold Bingley.

Le 31e, (bill n° 146), déposé par M. Tummon, pour faire droit à Ethel Harriett Little.

2e LECTURE

De plusieurs bills d'intérêt privé:

Le 1er, (bill n° 155), déposé par l'honorable M. Marcil, concernant la Dominion Electric Company.

Le 2e (bill n° 156), déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Samuel Wexler.

Le 3e (bill n° 157) déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Samuel Lohman Stouffer.

Le 4e (bill n° 158) déposé par sir Henry Drayton, pour faire droit à Robert Douglas Ian McLeod.

Le 5e (bill n° 159) déposé par M. Hocken, pour faire droit à Mary Margaret McColgan Vinette Graydon.

Le 6e (bill n° 160) déposé par M. Ladner, pour faire droit à Alexander Charles Boyd.

Le 7e (bill n° 161) déposé par M. Baker, pour faire droit à Charles Day.

Le 8e (bill n° 162) déposé par M. Lennox, pour faire droit à Albert Wilson Denning.

Le 9e (bill n° 163) déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Margaret Lambert.

Le 10e (bill n° 164) déposé par M. Bell (Hamilton), pour faire droit à Jessie Patterson.

Le 11e (bill n° 165) déposé par sir Henry Drayton, pour faire droit à Ernest Ashton.

Le 12e (bill n° 166) déposé par M. Maclean (York), pour faire droit à Evelyn Christine Stewart.

Le 13e (bill n° 167) déposé par M. Speakman, pour faire droit à Ernest Love.

Le 14e (bill n° 168) déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Charles Stanley Read Riches.

Le 15e (bill n° 169) déposé par M. Ryckman, pour faire droit à Mona Aileen Davies.

Le 16e (bill n° 170) déposé par M. McClenaghan, pour faire droit à Elizabeth Wright.

LA LEGISLATION DU DIVORCE ET LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. MACLEAN (York-Sud): Monsieur l'Orateur, je tiens à protester contre la présentation de ces lois de divorces au moment où nous sommes engagés dans un débat important, à la fin de la session. Il devrait y avoir des tribunaux pour entendre ces cas de divorces. Le Parlement n'est pas l'endroit pour en disposer, et nous ne devrions pas avoir à nous en occuper. Je crois qu'il suffira d'attirer l'attention de quelqu'un pour mettre fin à cet état de choses, et je m'adresse au premier ministre. Il devrait profiter de la conférence des premiers ministres provinciaux dans la capitale pour s'entendre avec eux et tâcher d'y mettre fin. Mais s'il faut absolument que nous nous en occupions, au moins simplifions la procédure, et que le Sénat ne passe à la Chambre des communes qu'un rapport comprenant tous les cas de divorces, afin d'en disposer par une seule motion. J'émets cette idée. Je remarque que nous avons adopté ce soir quarante-huit bills de divorce, vingt à la demande de la femme, et vingt-huit à la demande du mari. Les lots me semblent assez bien partagés, d'où je ne déduirai rien de particulier; mais je le répète, monsieur l'Orateur, il est grand temps d'en finir à ce sujet. Il y a, dans cette Chambre, des députés qui, par convictions religieuses, n'aiment pas à voter sur ces bills et qui sont obligés de voter. Je termine en disant au premier ministre et aux membres de cette Chambre qu'il est grand temps de déménager la cour de divorce du Parlement.

M. l'ORATEUR: Le règlement m'oblige de consulter la Chambre à chaque étape de la procédure, naturellement. Je ne puis m'y soustraire. C'est un cas où le divorce de mes opinions personnelles d'avec le règlement est impossible.

SUITE DE LA DISCUSSION DES CREDITS

La Chambre se forme en comité des crédits.

Chemin de fer da la baie d'Hudson.—Construction et réparations, $3,000,000.

L'hon. M. ROGERS: Au moment de suspendre la séance à 6 heures, je venais de faire allusion à une déclaration de M. Wilson, représentant les chemins de fer nationaux canadiens, alors le Transcontinental, faite en une séance de la commission des chemins de fer à Regina à l'effet que le prix de construction de cette entreprise l'empêchait de diminuer ses tarifs-marchandises. Je citerai maintenant l'opinion de M. Phippen sur la nécessité des taux réduits dans l'Ouest canadien. M. Phippen disait:

L'action du gouvernement de la province du Manitoba a créé une situation particulière, en abaissant les taux entre la tête des lacs et Winnipeg à un point auquel nous ne nous attendions pas d'une réglementation normale, quant à leur effet dans ce district.

M. J. A. M. Aikens, exposa ainsi la situation du Pacifique-Canadien:

Quant au Pacifique-Canadien, il prétend que les diminutions imposées au Northern Pacific and Manitoba Railway et ensuite au Nord-Canadien, lui ont créé une concurrence très vive. Le Pacifique-Canadien n'a pas été partie à ce contrat, mais cette diminution des taux amenée par des conventions avec le gouvernement a déterminé une situation qui l'a obligé de se conformer aux conditions nouvelles pour soutenir cette concurrence.

Voilà l'explication de la diminution de taux obtenue alors dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta; car ainsi que le savent les honorables députés, de l'Ouest du moins, un accord intervenu avec le Pacifique-Canadien étendait, en 1903, la diminution imposée par le statut du Manitoba aux Territoires du Nord-Ouest; diminution de 2c. par cent livres pour le grain expédié de toute station de cette grande région. Cette réduction a été maintenue durant plus de dix-huit ans jusqu'à l'intervention des honorables députés de la droite, en 1922. Ainsi, lorsque certains honorables

députés disent que le tarif demandé aux cultivateurs de l'Ouest de 1903 à 1922 était celui du pas du Nid-de-Corbeau, ils font une assertion non corroborée par les faits, parce que durant cette longue période il n'a pas été transporté une once de marchandises dans les provinces de l'Ouest au tarif du pas du Nid-de-Corbeau. Tout le tarif-marchandises a été déterminé par un contrat fait avec le gouvernement du Manitoba.

L'hon. M. DUNNING: Je ne veux pas manquer de courtoisie à l'égard de mon honorable ami, mais je lui ferai observer que si nous nous lançons dans une discussion générale des tarifs de chemins de fer nous nous éloignerons de la motion dont le comité est saisi. Il y a un certain rapport, naturellement, entre le prix probable du voiturage des marchandises par le chemin de fer de la baie d'Hudson et le prix actuel. Je ne tiens pas à interrompre mon honorable ami, mais il serait très regrettable que le débat sur le crédit relatif au chemin de fer de la baie d'Hudson dégénérât en discussion générale sur les tarifs des lignes actuelles. Je me contente de cette observation, sans invoquer le règlement, pour dire qu'il importe de ne pas nous écarter de la question.

L'hon. M. ROGERS: Les tarifs dans l'Ouest se rattachent tous aux propositions du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je comprends parfaitement que je ne puisse avoir peut-être le privilège d'aborder les détails des tarifs des autres chemins de fer, mais le comité étudie réellement les crédits des chemins de fer en général, et particulièrement celui de la ligne de la baie d'Hudson. Toutefois, si mon honorable ami s'y oppose, je devrai me soumettre. Dans ce cas-là, que mon honorable ami soit certain que je profiterai d'une autre occasion pour traiter ce sujet en prenant beaucoup plus de temps que ce soir, alors que j'aurais été assez bref.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai pas l'intention d'en empêcher mon honorable ami.

L'hon. M. ROGERS: Si le ministre persiste dans ses objections techniques, je devrai me résigner, mais je lui promets de consacrer quelque attention à ce sujet plus tard.

L'hon. M. DUNNING: Qu'il me soit permis de dire que je n'ai pas soulevé la question de règlement. Nous avons déjà écouté de ces discours durant la session, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami n'a entendu aucun de mes discours. C'est une assertion fort injuste de sa part, pire que quoi que ce soit que je puisse attendre de lui. Le ministre s'apercevra qu'il a plusieurs raisons de s'occuper de lui-même plutôt que de chercher à parler au nom de n'importe qui. Si je dois être strictement limité au règlement, je dirai que la proposition actuelle au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson n'est pas celle qui a été promise par mon honorable ami, le premier ministre, et le Gouvernement, non seulement dans le discours du trône mais dans des discours ministériels prononcés en dehors de cette enceinte. Tout ce qui est proposé ici est un crédit de 3 millions pour cette ligne. Quelle était l'attitude du ministre des Chemins de fer touchant ce projet lorsqu'il s'est fait entendre le 17 mars à Regina? Voici comment il s'est exprimé en cette circonstance:

M. Dunning a dit que "Bob" Rogers avait battu des ailes et s'était quelque peu inquiété de l'attitude de M. Dunning.

C'est-à-dire au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson.

"M. Rogers a dit que l'opposition de la législature de la Saskatchewan avait proposé un amendement à la résolution relative au chemin de fer de la baie d'Hudson et qu'il avait été rejeté et que cet homme avait besoin d'être surveillé." M. Dunning a alors parlé des tentatives de l'opposition de la Saskatchewan, il y a quelques mois, au sujet de cette résolution.

Il continue:

Mon attitude concernant le chemin de fer de la baie d'Hudson est très simple. Dès maintenant, il est de mon devoir de le construire et c'est ce que je vais faire. Cette entreprise est indispensable.

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

L'hon. M. ROGERS: Et cependant, l'honorable député nous présente, ce soir, une proposition qui ne pourvoit pas à la construction d'un seul mille de cette ligne. Voilà comment il entend faire honneur à sa promesse. C'est en rapport avec la conduite passée du parti libéral dans tout le Dominion. Je défie la députation ministérielle de nommer un seul engagement qu'elle ait honnêtement rempli en ce qui concerne les chemins de fer. Si elle avait été fidèle à ses promesses, nous ne discuterions pas, ce soir, ce projet du chemin de fer de la baie d'Hudson, et l'Ouest ne souffrirait pas de l'injustice du gouvernement libéral en ce qui regarde les lois relatives aux chemins de fer. Nous sommes obligés de chercher de l'aide quelque part, mais nous ne la trouverons pas dans le projet du chemin de fer de la baie d'Hudson que les honorables députés de la droite nous présentent.

Maintenant, j'ai encore une autre observation à faire et je reprendrai mon siège. Dans le discours du trône que le Gouvernement a placé entre les mains du Gouverneur général, je relève le passage suivant:

Mon gouvernement se propose d'introduire les propositions nécessaires pour parachever immédiatement le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Or, quelles propositions le Gouvernement soumet-il à notre assentiment ce soir? Il nous soumet le projet de réparer une partie de la ligne qui a été construite. Pour moi, ce chemin de fer pourrait donner le service que nous attendons de lui sans qu'il ait à subir beaucoup de réparations. Le présent crédit de 3 millions, je le suppose, constitue une tentative de remplir la promesse faite à un certain groupe en cette Chambre ainsi qu'à la population de l'Ouest canadien. Le Gouvernement n'a pas du tout l'intention de construire un seul mille de voie ferrée afin de remplir l'engagement qu'il a pris dans le discours du trône. Cependant, on espère que le peuple canadien et les gens de l'Ouest, en particulier, ajouteront foi aux délibérations du ministre des Chemins de fer sur ce point. Est-il étonnant après cela que nous, les gens de l'Ouest canadien, soyons excités lorsque nous voyons s'évanouir notre dernier espoir d'obtenir quelque soulagement en ce qui regarde les prix de transport? Y a-t-il à s'étonner des sentiments qui nous animent, étant donné les incidents qui se sont déroulés ici, ce soir? J'imagine que certaines gens de l'Ouest ne seront pas du tout surprisses de la tournure des événements; cependant, une bonne partie de notre population manifestera sa surprise, j'en ai la conviction, lorsqu'elle se rendra compte que, une fois encore, ses espérances ont été déçues et que le parti libéral lui a manqué de parole encore une fois. A l'ouverture de la session, le parti libéral a pris l'engagement solennel de parachevé le chemin de fer de la baie d'Hudson. C'était à l'époque où mes honorables amis cherchaient à s'assurer l'appui d'un certain groupe de représentants du peuple; le Gouvernement espérait obtenir l'appui des progressistes et il l'a eu depuis le début de la présente session. Et maintenant que le Parlement est à la veille d'être prorogé, le Gouvernement se borne tout simplement à faire voter une certaine somme afin de réparer la ligne de la baie d'Hudson; on affirme que ces travaux coûteront 3 millions, lorsqu'il est entendu qu'on pourrait les faire exécuter au prix de $200,000, $300,000 ou $400,000 au plus. Voilà la situation en face de laquelle nous nous trouvons ce soir. J'en appelle au sens de l'honneur qui caractérise tous les honorables membres, peu importe de quel côté de la Chambre ils siègent. A tous mes honorables collègues de l'Ouest, je demande qu'ils considèrent sérieusement la situation dans laquelle ils seront placés et l'opinion que leurs commettants auront d'eux, s'ils accordent leur appui à un pareil projet, étant donné l'engagement solennel que le Gouvernement a pris et qu'il a fait publier aux quatre coins du pays, savoir qu'il allait prendre des mesures afin de parachever immédiatement le chemin de fer de la baie d'Hudson. Je demande à tous les représentants de l'Ouest canadien: ce qu'ils pensent de la duperie que le Gouvernement a pratiquée aux dépens du Parlement et du pays en ce qui regarde la construction de ce chemin de fer? Je n'en dirai pas plus pour l'instant; cependant, je vous le promets, monsieur le président, je saisirai la première occasion qui me sera offerte afin d'étaler au grand jour le record général du parti libéral à la satisfaction, je l'espère, de cette Chambre et du peuple canadien puisqu'on me nie le privilège de le faire ce soir.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai que quelques observations à faire en réponse au discours que vient de prononcer l'honorable député de Winnipeg-Sud. Je n'ai pas du tout l'intention de m'étendre longuement sur l'aspect politique de la question. Nous, du parti ministériel, c'est évident, allons nous trouver placés dans cette situation-ci: un certain nombre d'honorables membres de la gauche continueront, dans ses grandes lignes, l'attaque que mon honorable ami de Winnipeg-Sud a dirigée contre nous tout à l'heure en nous reprochant de n'avoir pas fait voter assez de fonds pour l'entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson. Par contre, un autre groupe de l'opposition nous blâmera,—nous avons déjà eu un avant-goût de cet assaut de la part de certains honorables membres,—parce que nous avons fait voter une somme de 3 millions pour continuer la construction de cette voie ferrée.

L'honorable député de Winnipeg-Sud nous a donné l'assurance, cet après-midi, qu'une vague de regret déferlera par tout l'Ouest canadien à la nouvelle qu'une somme de 3 millions sera affectée au parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson. Tout autant que mon honorable ami, j'ai la prétention d'être passablement au fait des sentiments intimes de la population de l'Ouest. Nos gens sont doués d'un gros bon sens et ils savent fort bien qu'il est impossible d'ajouter quatre-vingt-douze milles de nouvelle voie ferrée au bout d'une voie ferrée déjà construite sans utiliser l'ancienne ligne pour atteindre l'endroit où le prolongement devra se souder avec cette ancienne ligne. Il est au vu et au su de mon honorable ami que le présent service bimensuel ne se fait qu'entre Le Pas et le 214e mille du parcours de la voie et que, même sur cette longueur de 214 milles, le service serait assez dangereux si le trafic était plus lourd. Il sait parfaitement aussi qu'il n'y a pas eu de train en circulation depuis nombre d'années sur la partie de la voie ferrée comprise entre le 214e

et le 33e mille du chemin de fer de la baie d'Hudson; un train ne saurait circuler sans danger sur cette partie de la ligne. Je respecte assez le gros bon sens des gens de l'Ouest pour savoir qu'ils se rendront compte qu'il est absolument impossible de faire la pose des rails sur le reste des 92 milles, à moins de remettre la voie en bonne condition sur cette distance de 118 milles.

Pendant que le gouvernement conservateur et le gouvernement unioniste s'appliquaient à parachever la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, on n'a jamais déboursé plus de $3,250,000 par année pour ces travaux. Même dans le temps où l'entreprise était menée avec la plus grande activité, le Gouvernement n'a jamais pu arriver à dépenser plus de $3,250,000 en une seule année. Je demande au Parlement l'autorisation de dépenser 3 millions cette année et les travaux sont commencés avec le crédit intérimaire accordé. Comme je l'ai fait voir cet après-midi, une grande partie de ces trois millions est nécessaire pour construire des remises de locomotives aux divers points divisionnaires le long de la ligne actuellement construite. Quand ils ont construit la voie, mes honorables amis de la gauche n'ont pas prévu les remises à locomotives, les gares, les réservoirs à eau et en général tout ce qu'il faut pour exploiter une ligne de chemin de fer. Notre intention est de remédier à ces oublis. Nous ne pensons pas qu'il soit pratique de tenter l'exploitation d'une voie ferrée de 500 milles, sans avoir des installations aux têtes de lignes et autres choses de ce genre. C'est pour cela que les fonds sont nécessaires. Voici, en résumé ce que mon honorable ami propose. Par un moyen, encore inconnu à la science mécanique, nous devrions nous précipiter du commencement de la voie et pousser la ligne jusqu'à Nelson en dépit du fait que les trains ne peuvent pas circuler sur la voie construite jusqu'à l'endroit où doivent continuer les travaux. Pour ma part, j'aurais été prêt à demander un crédit plus élevé, un crédit suffisant pour terminer les 92 milles de voie, si ce n'est que nous tromperions le peuple du Canada en lui disant qu'il est possible en un an de mettre la voie existante en bon état et de construire les 92 milles qui manquent. Mes honorables amis savent cela tout aussi bien que moi.

Afin que nous connaissions tous la question bien clairement, je vais faire inscrire au hansard un peu de l'histoire de cette voie ferrée. En 1886, la loi des terres de la couronne accordait une subvention de 6,400 acres de terre pour chaque mille de ce chemin de fer au Manitoba et 12,800 acres pour chaque mille construit au delà de la frontière du Manitoba.

[L'hon. M. Dunning.]

En 1906, MM. Mackenzie et Mann ont commencé la construction du tronçon qui va de la Hudson Bay Junction à la rivière Saskatchewan. En 1907, la loi des terres de la couronne autorisa la vente des préemptions, afin de trouver des fonds pour la construction d'un chemin de fer en régie publique jusqu'à la baie. En 1908, le Nord-Canadien a été terminé jusqu'à Le Pas, cet endroit marquant le commencement du chemin de fer de la baie d'Hudson. Cette année-là, les dispositions relatives aux subventions de terres à des compagnies de chemin de fer particulières ont été abrogées. La loi a prévu la restriction de la zone de préemptions et on a annoncé clairement que la vente des préemptions et des homesteads achetés dans la zone restreinte donnerait des fonds pour permettre au pays de construire un chemin de fer a la baie d'Hudson ou d'engager son crédit pour cette construction. Le 6 septembre 1910, le ministre des chemins de fer, l'honorable M. Graham, a donné le premier coup de pioche pour la construction du pont sur la Saskatchewan, à Le Pas. En août 1911, le gouvernement Laurier a accordé le premier contrat pour la première section du chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. M. ROGERS: C'était un mois avant les élections.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Quand le contrat a-t-il été signé?

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai pas ce renseignement et...

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Deux jours après la défaite du gouvernement libéral, le contrat a été signé.

L'hon. M. DUNNING: Le contrat pour la première section a été signé par l'honorable M. Graham immédiatement après les élections et avant que le gouvernement Laurier abandonnât le pouvoir.

M. SUTHERLAND (Oxford-Sud): Après sa défaite.

L'hon. M. DUNNING: Le contrat pour la seconde section a été accordé par le gouvernement Borden en 1912.

L'hon. M. MANION: Quelle était la longueur de la première section?

M. CAHAN: L'entreprise était de 185 milles.

L'hon. M. DUNNING: Je crois que c'est exact. En août 1912, le ministre des Chemins de fer de l'époque, feu l'honorable Frank Cochrane, a visité Port-Nelson et Fort-Churchill et il a choisi Port-Nelson comme termi-

nus du chemin de fer de la baie d'Hudson. Le contrat pour la section finale a été accordé en décembre 1912. En 1913, les travaux étaient poussés au terminus de Nelson. Les travaux au terminus ont été abandonnés dans l'automne de 1917. En mars 1918, les dispositions de la loi des terres de la couronne touchant les préemptions et homesteads ont été suspendues par un décret de l'exécutif, puis ensuite rayées dans la loi par l'amendement de 1918, chapitre 19, article 28. Les travaux sur la voie ont été suspendus en octobre 1918 alors qu'il y avait 332 milles de voie construite, y compris le pont sur le fleuve Nelson, et la voie a été passée au Nord-Canadien pour qu'il l'exploite. J'ai déjà dit que le plus qu'on ait jamais dépensé pour ce chemin de fer en un an, pendant toute cette période, a été la somme de $3,256,000.

Cet après-midi, l'honorable député d'Algoma (M. Nicholson) a posé des questions au sujet de la possibilité d'établir cette route. Je citerai comme preuve le rapport fait par le comité du Sénat en 1920. Je ne pense pas qu'on puisse dire que ce comité était composé uniquement de représentants de l'Ouest. Il y avait six conservateurs et cinq libéraux dont voici les noms: M. le sénateur Fowler, Nouveau-Brunswick, président; MM. les sénateurs Daniel, du Nouveau-Brunswick; Lougheed, d'Alberta; Michener, d'Alberta; Schaffner, du Manitoba; Willoughby, de Saskatchewan; Bostock, de Colombie-Anglaise; Casgrain, de Québec; Dandurand, de Québec; De Veber, d'Alberta et Watson, du Manitoba. Il y avait donc un seul représentant de la Saskatchewan, deux du Manitoba, trois de l'Alberta, un de Colombie-Anglaise, deux de Québec et deux du Nouveau-Brunswick. On ne pouvait pas dire des provinces de Colombie-Anglaise, de Québec et du Nouveau-Brunswick qu'elles étaient particulièrement en faveur du projet et je crois même que, à l'époque, l'Alberta pouvait être considéré comme strictement neutre. Le comité fit un rapport unanime que je citerai comme réponse à l'honorable député. Voici l'une des conclusions:

Votre comité est arrivé aux conclusions suivantes:

1. Que le chemin de fer de la baie d'Hudson est praticable et qu'il deviendra probablement, avec le temps, profitable.

On ne peut certainement pas qualifier un pareil comité de visionnaire, ni de radical. Il a sûrement dû peser soigneusement tous les témoignages, dont on trouvera des passages dans le texte du rapport. Certes, il est impossible d'estimer le coût d'une entreprise comme celle-ci d'une façon aussi exacte qu'on le pourrait, s'il s'agissait d'un embranchement dans un territoire connu. Dans le cas qui nous occupe, il y a des facteurs qu'on ignore ou presque. Mais il est intéressant de noter qu'un comité nommé par le Sénat pas plus tard qu'en 1920, a pu, sur une question de ce genre, arrêter unanimement des conclusions comme celles qu'il a soumises:

M. McGIBBON: Le ministre voudrait-il citer la troisième conclusion?

L'hon. M. DUNNING: Je les citerai toutes.

M. CAHAN: Lisez tout le rapport.

L'hon. M. DUNNING: Le rapport comprend trois ou quatre pages et il y en a une grande partie qui ne plairait pas à l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan).

M. CAHAN: Je l'ai lu.

L'hon. M. DUNNING: Voici les conclusions du comité:

En se fondant sur les témoignages entendus votre comité est arrivé aux conclusions suivantes:

(1) que le chemin de fer de la baie d'Hudson est praticable et qu'il deviendra probablement, avec le temps, profitable.

(2) que, dans les conditions actuelles, la saison de navigation dure au moins quatre mois, et qu'elle est susceptible de s'étendre considérablement, grâce aux facilités que l'on peut donner maintenant à la navigation.

Ici, je ferai remarquer aux honorables députés que les chiffres que j'ai cités cet après-midi étaient fondés sur une période de navigation de deux mois et demi et pas plus.

(3) Que, de l'avis de ce comité, il n'a pas été apporté assez de soin dans le choix de Nelson comme terminus du chemin de fer, et que la Gouvernement ne devrait plus faire de grosses dépenses pour ce port avant d'avoir, au préalable, étudié de nouveau et à fond les avantages relatifs de Churchill et de Nelson comme terminus de ce chemin de fer;

(4) que les eaux du détroit et des tributaires de la baie abondent en poisson et en animaux marins de grande valeur et que le comité croit que la baie est également poissonneuse, bien qu'il n'existe pas encore assez de données quant à l'étendue des pêcheries de la baie pour permettre d'en faire l'évaluation avec autorité;

(5) que les mines déjà découvertes dans le district de la baie d'Hudson sont suffisamment nombreuses et riches pour indiquer l'existence d'une grande richesse minérale en puissance;

(6) que votre comité ne saurait appuyer trop vigoureusement la précieuse suggestion de M. Stefansson relative à la propagation du renne et du bœuf musqué et qu'il prie instamment le Gouvernement d'autoriser le ministère de l'Intérieur à prendre l'affaire en main, en tirant sérieusement parti de ce que le gouvernement des Etats-Unis a accompli à cet égard.

Le comité fait ensuite allusion aux explorations de M. Stefansson qui, évidemment, ne concernent pas, essentiellement, le sujet que nous discutons en ce moment.

La province d'Ontario s'est toujours beaucoup intéressée à la mise en valeur de cette région et tient particulièrement à pouvoir communiquer, par voie ferrée avec la baie

d'Hudson. Lorsque Port-Nelson fut choisi comme terminus de la ligne, on prenait des dispositions pour faire aboutir là le chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario. Il y a plusieurs années, l'Ontario entreprit de prolonger ce chemin de fer vers le nord, de Cochrane à Moose-Factory dans la baie James; l'on m'informe que maintenant un tiers de cette ligne est terminé et en exploitation. Il est intéressant de noter l'expérience acquise dans le cas du chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario. Cette ligne a fourni une preuve éclatante des avantages qu'on retire parfois de la construction de voies ferrées destinées à mettre en valeur des ressources naturelles latentes, comme celles que j'ai mentionnées, cet après-midi, en discutant les possibilités du trafic local sur la ligne de la baie d'Hudson. Le chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario avait primitivement pour but de faciliter la mise en culture de la zone argileuse de la région de Témiscamingue. Avant qu'on ait atteint les bonnes terres, la construction du chemin de fer a donné lieu à la découverte des riches gisements argentifères de Cobalt, et grâce à l'établissement de le ligne à un point plus avancé vers le nord, on a pu mettre en valeur les mines d'or de Porcupine; et il a fallu construire plusieurs embranchements pour desservir les centres miniers importants qui ont surgi. J'ai ici toute une masse de renseignements que je résumerai dans ces quelques mots: y compris le nickel et le cuivre extraits de la région de Sudbury à la suite de la construction du Pacifique-Canadien, la zone desservie par le chemin de fer Timiscaming and Northern Ontario, ainsi que les mines de Sudbury elles-mêmes, avaient produit une richesse minérale de plus de 800 millions de dollars à la fin de 1925. Et dans ces chiffres il n'est pas tenu compte de la mise en valeur, depuis l'établissement du chemin de fer, des produits forestiers provenant de ce territoire ni de l'expansion agricole. La même formation minérale d'ensemble où ont été découverts les précieux gisements qui se trouvent le long du Timiscaming and Northern Ontario se prolonge dans une direction nord-ouest, traverse la zone minérale de Red-Lake dont nous avons si souvent entendu parler dans cette Chambre dernièrement, continue jusqu'au lac des Herbes et jusqu'au district de Flin-Flon sur le chemin de fer de la baie d'Hudson. Il y a donc lieu de compter qu'il en résultera, pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, un trafic minier des plus importants et rémunérateurs. Comme j'aurai probablement à parler sur différents aspects de la question, à mesure que les députés exposeront leurs vues, je ne crois pas devoir en dire plus long pour l'instant.

M. HANNESSON: Est-ce que cette prévision de 3 millions est fondée sur quelque rapport dont la Chambre pourrait prendre connaissance et indiquant l'état actuel du chemin de fer?

L'hon. M. DUNNING: Il n'existe pas de rapport de cette nature. Les hauts fonctionnaires des chemins de fer nationaux, qui ont soumis cette demande de crédit, sont à l'heure actuelle chargés de la ligne, et partant, il leur a été donné d'examiner en détail les rapports soumis par ceux mêmes qui se trouvent sur les lieux. J'ai consulté ces fonctionnaires. Je dois dire franchement à mon honorable ami que je tenais, ce qui était logique après tout, à ce que, dans la mesure du possible, les fonds à voter fussent consacrés au prolongement de la voie; c'est ce que je voulais. Mais les ingénieurs et les chefs du service d'exploitation des chemins de fer nationaux m'ont convaincu qu'il serait plus sage de mettre la partie de la ligne déjà construite en bon état plutôt que de courir le risque d'y faire circuler plus de trafic qu'à l'heure actuelle et d'avoir des accidents en conséquence. Avec ce que nous coûterait un seul accident à la suite d'une défectuosité de la voie nous pourrions exécuter une assez bonne partie des travaux qu'exige la remise de la ligne en bon état.

M. HANNESSON: N'existe-t-il pas de rapport quelconque.

L'hon. M. DUNNING: Non. Il va sans dire, j'ai lu des passages de rapports soumis par les fonctionnaires.

M. MULLINS: Monsieur le président, il s'agit ici d'une question à laquelle je m'intéresse vivement depuis plusieurs années, et que j'ai étudiée à fond. Il se trouve que je suis, parmi les députés actuels de cette Chambre, un de ceux qui, il y a trente-huit ans, assistait à une assemblée politique au cours de laquelle cette question fut soulevée devant les électeurs de Winnipeg. On nous disait alors que nous aurions ce chemin de fer. On étalait devant nous un télégramme annonçant que, déjà, les rails étaient en voie d'expédition. Ils sont encore en route. Je tiens au parachèvement de cette ligne. L'honorable ministre des Chemins de fer a fait inscrire au budget une certaine somme pour la réparation de ce chemin de fer de la baie d'Hudson. Du siège que j'occupe dans cette Chambre, j'affirme que cette ligne n'a pas besoin de réparations. Je l'ai parcourue jusqu'au mille 184

et je sais dans quel état elle est. Mais, selon moi, il a demandé un crédit non seulement suffisant pour réparer cette section de la voie mais pour prolonger la ligne sur une longue distance en gagnant Port-Nelson.

On a fort discuté, monsieur le président, la question de savoir sur quel port il faudrait arrêter notre choix; on se demande si ce devrait être Port-Nelson ou Fort-Churchill. Quant à moi, je suis d'avis qu'on termine la voie jusqu'à Port-Nelson et qu'on le fasse vite. Le ministre des Chemins de fer, en citant le rapport du Sénat sur la route de la baie d'Hudson, a traité précisément des points que je m'étais proposé d'aborder et pour cette raison, je ne discuterai pas la chose à fond. Mais je voudrais savoir du ministre si l'on a tenu compte, au chemin de fer de la baie d'Hudson, des rails que l'on a enlevés et dont on s'est servi pour le National-Canadien.

L'hon. M. DUNNING: Oui, du premier sou jusqu'au dernier.

M. MULLINS: Ainsi que des fournitures vendues au facteur de la compagnie de la baie d'Hudson?

L'hon. M. DUNNING: Tout cela a été crédité.

M. MULLINS: Je vous remercie. J'ai reçu de Le Pas une lettre d'après laquelle on avait posé des traverses de faible dimension sur la ligne principale. A ce sujet, je dois présenter mes excuses au ministre des chemins de fer car je vois que l'on s'est servi de ces traverses pour des voies de garage et non sur la ligne principale, bien que l'on en ait échelonné un certain nombre sur cette dernière. Ces petites traverses de six pouces n'étaient pas appropriées à la ligne principale.

Je regrette qu'un certain nombre de mes amis conservateurs aient des doutes sur la praticabilité de cette route. Je n'ai aucun doute moi-même à cet égard, et j'ai la conviction que le détroit est navigable.

L'achèvement de cette voie va fournir au centre du Canada un port d'accès facile. Etant donné notre position géographique, la ligne nous procurera un moyen de transport qui nous manquait. C'est ce que nous demandons à grands cris. Les questions de tarifs douaniers et autres pâlissent devant celle des transports aux yeux des agriculteurs de l'Ouest. J'adjure nos collègues se se montrer amènes envers les provinces de l'Ouest. Ne soyez pas si intransigeants. L'Est a reçu 153 millions pour construire ses canaux.

Une VOIX: Au profit de l'Ouest.

M. MULLINS: L'état que je possède constate un chiffre total de $153,167,000. Le Gouvernement a vendu aux colons une étendue de terre dont il a encaissé le prix, et nous lui demandons de terminer la voie, car en supposant que le détroit ne soit pas navigable, la ligne est sûre de faire ses frais avec le trafic local. Je connais personnellement le pays. Son sol est fertile; il contient des minéraux de bonne valeur tout le long du fleuve. C'est un pays merveilleux. Jengage ceux qui n'ont pas confiance à changer de dispositions et à ne mettre aucun obstacle à l'achèvement de la ligne.

J'ai une explication à donner, monsieur le président. Je ne suis pas à ma place accoutumée, ce soir, parce que je veux que le *Free Press* sache que j'étais présent à la séance. Ce journal a annoncé que je n'assistais pas à la discussion qui a eu lieu vendredi dernier, quand cette question est venue. Le ministre des Chemins de fer sait, lui, que j'étais ici.

L'hon. M. DUNNING: C'est vrai.

M. MULLINS: M. l'Orateur suppléant sait que j'assistais à la séance. Néanmoins, on a publié dans l'Ouest, que j'étais absent. J'ai parcouru tout un réseau de lignes ferrées pour me trouver ici ce soir, afin d'être là si la question revenait sur le tapis. Je vous ai dit que j'avais quitté le commerce des bestiaux, monsieur le président, mais n'empêche que le chemin de fer de la baie d'Hudson est la voie idéale pour l'exportation du bétail de l'Ouest en Europe. Elle est toujours fraîche. Les cales des navires se tiennent fraîches. (*Exclamations.*)

Pas trop fraîches cependant, car, à la baie d'Hudson, la température est plus avancée qu'ici en ce moment. Quand les bancs de neige s'amoncelaient en face de ce palais, là-bas la température était redevenue douce.

Les Débats de trente ans écoulés témoignent que tous les partis qui ont passé au pouvoir se sont déclarés en faveur de l'entreprise. Le projet n'a cessé d'être discuté. Assez d'atermoiements. Construisons le chemin de fer et sans tarder. Donnez-nous l'occasion de démontrer que ce que l'on a dit du projet du chemin de fer canadien du Pacifique, le pays à l'ouest du lac Supérieur ne présentait qu'une immense plaine glacée, n'est pas plus exacte que le jugement porté sur la vallée du Nelson.

Chaque fais que, pour mes affaires, j'ai traversé l'océan Atlantique, j'ai questionné les matelots sur leurs voyages et ils m'ont répondu qu'ils préféraient naviguer dans le détroit d'Hudson que dans celui de Belle-Isle. Si le

désastre du *Titanic* était arrivé dans la baie d'Hudson, la réputation de cette mer serait faite. Les côtes de l'île d'Anticosti sont toutes couvertes d'épaves. Un bâtiment que j'avais chargé d'animaux alla, un jour, s'y briser. Je sais que la voie de la baie d'Hudson n'offre pas ces dangers.

L'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson va enfin donner justice à l'Ouest en matière de transport. Les bestiaux supportent très mal le transport par rail jusqu'à Montréal ou les ports de l'Atlantique. Le transport par navires ne leur fait pas cet effet. En établissant cette ligne ferrée, nous aurons un port près de nous, et nos chargements de bestiaux ne seront pas obligés de parcourir une longue distance en chemin de fer; les animaux arriveront en Angleterre en meilleur état. Une fois de plus je prie nos collègues de nous accorder cette ligne.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, répondant à une question que je lui adressais avant six heures, le ministre des Chemins de fer a donné lecture de quelques extraits du rapport adopté par le Sénat en 1920, au sujet du projet de la baie d'Hudson. Le ministre devait savoir que je ne contestais pas l'utilité pratique de la ligne. Dans ses premières explications, il a dit que son but était de faire un essai sérieux du projet. Si le ministre et le Gouvernement, se guidant sur le rapport du Sénat, sont persuadés que cette route aura une utilité commerciale pratique, quelle nécessité y a-t-il de faire d'autres essais? Pourquoi ne pas dire tout de suite au Parlement et au public du pays ce qu'ils ont l'intention de faire pour rendre cette route d'une utilité pratique pour le transport du grain et des autres produits de l'Ouest? Où est le besoin de faire des dépenses pour éprouver une route qui, au dire du ministre, fondé sur les conclusions du comité du Sénat en 1920, est reconnue, aujourd'hui comme étant d'une réelle utilité commerciale?

En 1925, le département de l'Intérieur a publié un bulletin au sujet de cette route. Puis-je dire ici, monsieur le président, que je ne m'oppose pas du tout à la route de la baie d'Hudson. Je ne maintiens pas qu'elle n'est pas commercialement pratique pour le transport des marchandises; mais j'affirme qu'on n'a jamais fait l'essai de la baie d'Hudson quant à sa navigabilité pour les navires marchands. On s'est contenté des rapports des navigateurs qui n'y ont fait qu'un seul voyage par année, qui parfois même n'ont pas fait ce voyage. On a accepté ces rapports sur l'état des glaces et l'on en a tiré des conclusions. Mais, il existe pne méthode de faire un essai efficace de la route. Si le ministre veut consacrer la moitié de cette somme à affecter deux navires de 8,000 tonnes environ, munis de tout ce que suggèrent les ingénieurs, et lestés si l'on veut, à un service entre un port du Saint-Laurent ou de Terre-Neuve et Port-Nelson, pour déterminer combien de fois ils pourront faire de voyages aux détroits d'Hudson au cours d'une, de deux ou de trois saisons, on saura définitivement à quoi s'en tenir sur la possibilité de cette route. Alors il existerait quelque justification de ce projet qui va coûter 40 ou 50 millions de dollars au Canada, s'il est réalisé en entier.

M. MULLINS: M. Fitzgerald, de la compagnie de la baie d'Hudson, a démontré, ili y a plus de deux cent cnquante ans, que la route est navigable. Pareille dépense n'aurait aucune utilité.

M. NICHOLSON: Mon honorable ami parle de ce que fit M. Fitzgerald, voilà deux cent cinquante ans. Je n'ai pas connu M. Fitzgerald; je ne puis donc pas dire s'il navigua ou non dans ces détroits à cette époque. Mais l'an dernier le département de l'Intérieur de ce Gouvernement a préparé et fait circuler un rapport au sujet de la route de la baie d'Hudson, et ce rapport reproduisait l'exposé de l'ingénieur McLachlan, qui a consacré cinq ans à ces travaux. A coup sûr, s'il existe un homme qui connaisse la situation là-bas c'est bien celui-ci qui est reconnu comme étant un de nos plus grands ingénieurs.

M. HANNESSON: N'est-il pas vrai que M. McLachlan n'a fait qu'un voyage par voie d'eau?

M. NICHOLSON: Je ne sais combien de voyages M. McLachlan a faits par voie d'eau; mais il était l'ingénieur chargé de la direction des travaux; il était établi sur les lieux mêmes; et j'ai ici son rapport daté le 17 septembre 1917 et adressé à l'ingénieur en chef Bowden:

> Souvent, au cours des quatre dernières années, j'ai été sur le point de dénoncer publiquement cette entreprise à laquelle je consacre mon travail; mais, tant que j'ai cru à l'ultime possibilité que le chemin de fer de la baie d'Hudson pût être de quelque valeur au Canada, j'ai préféré n'en rien faire, particulièrement parce que je savais que vous teniez beaucoup à la réalisation de ce projet. Connaissant le mouvement des glaces, cette année, que j'ai observé attentivement les 13 et 29 août et le 6 septembre dans l'entrée à Port-Nelson et le mouvement de nos navires allant et venant dans ce port depuis cinq saisons, je suis arrivé à la conclusion que la saison pour les "tramps" sur cette route va être si courte, et la manutention et le déplacement des marchandises vont coûter si cher à tous points de vue, que la route ne pourra pas faire concurrence à la route des lacs par voie de la baie Georgienne et par chemin de fer jusqu'à Montréal.

Port-Nelson a été fermé par les glaces le 29 août, et le 6 septembre il y avait encore de la glace autour de l'entrée du port; je vous en inclus une preuve.

Plus loin M. McLachlan dit ceci:

La fin de la saison aura son importance pour une route commerciale et je suis persuadé que nous ne pourrons pas prolonger la saison au delà de la date du départ de nos navires depuis ces dernières années.

Puis, parlant des possibilités du chemin de fer de la baie d'Hudson au point de vue de la colonisation ou du développement du pays, et mettant de côté, pour le moment, la question de la navigabilité de la baie et des détroits d'Hudson comme route commerciale entre le Canada et l'Europe, M. McLachlan dit:

La baie d'Hudson ne présente aucune possibilité au nord des affleurements de roche huronnienne en aval du lac Fendu.

M. GARDINER: L'honorable député cite-il un rapport préparé par l'ingénieur McLachlan?

M. NICHOLSON: Oui; je viens de donner lecture de quelques passages d'un rapport rédigé par cet homme.

M. GARDINER: Est-ce le M. McLachlan qui a payé un million de dollars pour une drague à succion pour enlever le tuf?

M. NICHOLSON: Je ne sais rien au sujet des dragues que M. McLachlan a achetées, mais je sais qu'il y a un ou deux jours le ministre des Chemins de fer, en apprenant à la Chambre la création d'une commission d'ingénieurs chargés de faire les levés de la route du Saint-Laurent, a dit que M. McLachlan,—le même M. McLachlan,—avait été nommé président de cette commission parce qu'il le considérait comme un des ingénieurs les plus distingués du continent. Je ne connais pas M. McLachlan; je soumets simplement son rapport, mais j'ignorais qu'il eût passé cinq ans dans la région.

L'hon. M. DUNNING: Puis-je poser une question? Pourquoi l'honorable député cite-t-il ce seul rapport de M. McLachlan et pourquoi ne parle-t-il pas du témoignage rendu par cet homme en 1920 devant le comité du Sénat? Pourquoi ne parle-t-on pas de l'autre rapport qu'a fait M. McLachlan en 1922? Il avait quatre années d'expérience de plus.

M. NICHOLSON: Permettez-moi de répondre à cette question par une autre question. De 1920 à 1925, M. McLachlan était-il dans la région?

L'hon. M. DUNNING: M. McLachlan est revenu en 1920.

M. NICHOLSON: En 1917, M. McLachlan faisait son rapport après quatre années d'expérience à Port-Nelson. J'ai lu chaque mot de la preuve contradictoire recueillie devant le comité du Sénat; j'ai lu tout ce que j'ai pu me procurer sur le sujet, mais je n'ai pu trouver nulle part des témoignages unanimes sur la possibilité de la navigation au point de vue commercial dans les détroits. Je ne dirai pas que la navigation y est impossible, car j'ignore les faits, mais avant d'imposer une dépense au pays, nous devrions prendre le moyen unique de nous renseigner; nous devrions placer ces navires sur cette route et les faire passer et repasser les détroits. Le fait de dépenser de l'argent sur cette voie ferrée, sur les têtes de ligne et sur les élévateurs ne prouvera rien sur la possibilité de cette route. Si les détroits d'Hudson sont navigables et si cette route peut être utilisée au point de vue commercial, personne au Canada ne s'opposera au parachèvement de la route et à son développement afin de relier l'Ouest à l'Europe.

Passant à l'appel qui se fait de se montrer généreux envers l'Ouest du Canada, vu les taux de transport élevés que l'on est forcé de payer, et vu ce qu'il en coûte pour placer les produits de l'Ouest sur le marché mondial, demandons-nous quelle est la cause de cette situation. Qu'est-ce qui a été la cause principale des difficultés que rencontre le transport dans ce pays? C'est justement parce que dans le passé le Parlement s'est laissé entraîner dans des projets de ce genre, dans la construction du premier transcontinental, puis d'un second transcontinental, et dans tous ces autres projets, sans obtenir les données suffisantes sur les résultats de l'entreprise; comme résultat, nous avons des intérêts sur le capital que ne peuvent solder les recettes provenant du trafic et qui constituent et constitueront longtemps un fardeau. Tant que nous continuerons à jeter des millions, des dizaines de millions de dollars dans des entreprises de ce genre sans en connaître le résultat définitif, nos difficultés se multiplieront.

M. MILLAR: L'honorable député compte-t-il le canal Welland dans cette catégorie?

M. NICHOLSON: Oui, je mettrais dans cette catégorie le canal Welland et tout autre projet qui demande d'immenses capitaux, lorsque l'on ignore quelle sera la dépense approximative d'abord, et, ensuite, les résultats que l'on a lieu d'en attendre. Ce que mes honorables amis peuvent dire du canal Welland ou de toute autre entreprise au Canada qui n'a pas eu de succès ou qui n'a eu qu'un succès partiel ou qui a coûté trop cher, ne m'embarasse guère. Si nous avons de grandes difficultés à résoudre au point de vue du

transport, c'est que nous nous sommes laissés entraîner dans des projets de ce genre sans posséder d'abord les données nécessaires.

M. MULLINS: L'honorable député dira-t-il que nous nous lançons à l'aveugle dans ce projet qui est discuté depuis trente-huit ans? Faut-il plus de trente-huit ans pour savoir si un projet est sage ou insensé?

M. NICHOLSON: Il ne s'agit pas de savoir s'il y a trente-huit ou cent trente-huit ans que le projet est à l'étude. Le nombre d'erreurs commises dans le passé me laisse froid. Je prétends qu'il est temps de mettre fin à ces erreurs, qu'il est temps d'étudier ces choses au point de vue du sens commun. Le ministre en parlant du coût estimatif, en a fixé le chiffre, si je l'ai bien saisi, à 26 millions, somme que nous mettons à la charge du pays si nous adoptons ce crédit ce soir. De cette somme, 6 millions serviront à mettre la voie en bon état, 20 millions à établir un port convenable pour dix navires qui expérimenteront sur la possibilité de cette route.

L'hon. M. DUNNING: Je dois protester contre la façon dont on m'attribue ces paroles. Je n'ai jamais promis que le Gouvernement consacrerait 20 millions au développement d'un port.

M. NICHOLSON: Je reconnais que le ministre a avoué ne pas le savoir; mais il nous a cité une statistique indiquant que la dépense serait de 20 millions de dollars. Je sais qu'il a ajouté immédiatement qu'il ne se portait pas garant de ces chiffres. Voilà une des difficultés que nous rencontrons, monsieur le président.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami dénature délibérément mes paroles.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, je proteste. Je ne dénature délibérément les paroles de personne.

L'hon. M. DUNNING: Je retire le mot "délibérément". Involontairement, mon honorable collègue dénature la signification de mes paroles. Je vais lire l'exposé pour la quatrième fois. Quand j'ai parlé du port, j'ai dit que l'ingénieur McLachlan avait indiqué qu'il en coûterait cette somme pour établir un port de cette étendue, mais je n'engageais pas le Gouvernement à construire un tel port. Voilà ce que j'ai dit.

M. NICHOLSON: C'est exactement ce que je dis. Le ministre sera peut-être assez bon pour nous indiquer à quoi il engage le Gouvernement et le peuple canadien pour faire l'essai de cette route. Je prétends, monsieur le président, que nous avons le droit de le savoir. Dire au Parlement: voici le rapport d'un ingénieur démontrant qu'il faudra débourser 20 millions pour mettre le port en état de nous rendre capables de faire l'essai de la route. . .

L'hon. M. DUNNING: L'ingénieur n'a pas dit cela; ni moi, monsieur le président.

M. NICHOLSON: Pourquoi alors, faut-il dépenser ces 20 millions? Pourquoi a-t-il parlé de 20 millions?

L'hon. M. DUNNING: J'en ai parlé en réponse à un député qui me demandait quels renseignements j'avais à ce sujet. Il vaudrait peut-être mieux lire l'exposé de nouveau, bien qu'il ait déjà été consigné au hansard. Cet exposé indique le prix des travaux nécessaires à Port-Nelson pour qu'on puisse y accommoder dans le même temps dix navires de 7,000 tonneaux chacun. De plus, on y mentionne la construction d'un élévateur de tête de ligne d'une capacité de 4 millions de boisseaux, lequel coûterait $3,600,000, compris dans les 20 millions, et dont j'ai refusé en termes précis de promettre la construction pour l'heure.

M. NICHOLSON: Franchement, je ne puis voir pourquoi on a consigné ces chiffres au hansard.

L'hon. M. DUNNING: Pourquoi alors mon honorable collègue a-til posé une question à ce sujet?

M. NICHOLSON: Le Parlement n'a-t-il pas le droit de savoir à quoi le pays s'engage en accordant ce crédit?

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami a parfaitement raison. Alors pourquoi me blâme-t-il d'avoir donné ce renseignement?

M. NICHOLSON: Je ne vous blâme pas. J'ai accepté la parole du ministre relativement à la statistique en question et, parce que je le fais il dit que je dénature ses paroles délibérément.

L'hon. M. DUNNING: J'ai retiré ce mot.

M. NICHOLSON: Il a dit ensuite que je les dénaturais involontairement. Le ministre a dit, sans y être forcé, que la dépense sera de 20 millions. Si l'ingénieur a fixé la dépense probable à un montant trop élevé, c'est la première fois qu'un ingénieur évalue à un trop fort montant les frais qu'entraînera une entreprise de ce genre.

L'hon. M. DUNNING: Je n'ai pas dit cela.

M. NICHOLSON: Le ministre a lu l'exposé de l'ingénieur. Ce n'était pas nécessaire, puisque nous connaissions la statistique de l'ingénieur. Il a parlé de dix navires de 7,000 tonneaux chacun et d'un élévateur de

4 millions de boisseaux. Si Port-Nelson doit devenir le grand marché à blé de l'Ouest, un port pouvant accommoder dix navires et comptant un élévateur de 4 millions de boisseaux ne sera pas de trop. Cela entraînera un déboursé de 20 millions. Le ministre a dit qu'il faudrait six millions de dollars pour mettre la voie dans l'état d'un embranchement ordinaire.

L'hon. M. DUNNING: Y compris les installations de tête de ligne pour locomotives, etc.

M. NICHOLSON: Je risque d'indiquer combien il en coûtera pour mettre cette voie dans le même état qu'une voie principale, car, si l'on veut transporter du blé à Port-Nelson, ce n'est pas un embranchement qu'il faut, mais une ligne principale. Il vous faut autre chose que des rails de 80 livres, usagés et tordus, qui ont été employés auparavant sur une ligne principale, dont les bouts ont été enlevés qu'on a perforés de nouveau. Sans donner les détails, bien que je les aie sous les yeux, je puis dire que pour mettre le chemin de fer dans l'état d'une voie principale susceptible de supporter un trafic assez lourd, par exemple 200 wagons de blé par jour, sur une ligne simple, y compris la construction de voies d'évitement, de réservoirs à eau, de rotondes, d'ateliers de machines et de réparations des wagons, il faudrait, non pas six millions, mais quatorze millions de dollars, sans rien acheter en fait de matériel roulant pour transporter les marchandises.

L'hon. M. DUNNING: J'ai sous les yeux un exposé de sir Henry Thornton et de ses employés où il est indiqué qu'il faudrait, non pas 14 millions, mais $8,100,000 pour transformer tout le chemin de fer en une voie principale.

M. NICHOLSON: Déjà nous avons eu à étudier des prévisions de ce genre. C'est à cause des déclarations faites dans le temps devant le Parlement, appuyées sur des prévisions comme celles-ci que nous nous trouvons où nous sommes. Quant au chemin de fer lui-même, il faudrait encore vingt et un milles de voie d'évitement.

L'hon. M. DUNNING: Ils y sont présentement.

M. NICHOLSON: De quelle espèce sont-elles? Deux trains de blé pourraient-ils passer l'un devant l'autre?

L'hon. M. DUNNING: Oui.

M. NICHOLSON: J'ai des rapports qui sont en contradiction avec cette déclaration. Je prétends que des voies d'évitement ne sont pas encore en place et que les voies qui s'y trouvent devront être remplacées. Les chiffres que je fournirai ont trait à l'outillage nécessaire comprenant traverses, rails, ballast, le creusage de fossés, l'installation d'un service de signaux, d'un service d'aqueduc, de remises et ainsi de suite.

L'hon. M. DUNNING: J'ai dit d'où venaient mes chiffres; mon honorable ami voudrait-il avoir l'obligeance de me dire d'où lui viennent ses renseignements?

M. NICHOLSON: Non, je n'en divulguerai pas la source, mais je vais insérer mes chiffres au Hansard. A ce propos, pourrais-je dire que, déjà, j'ai consigné au Hansard des chiffres au sujet d'autres lignes de chemins de fer, et si mon honorable ami veut se donner la peine de consulter les *Débats*, il constatera que ces chiffres dans chaque cas, ont été absolument confirmés. Ils me venaient de la même source, et, dans le cas actuel, c'est la même autorité qui les a vérifiés.

L'hon. M. DUNNING: J'ai également fourni les détails demandés pour chaque article. Ce serait m'aider grandement si mon honorable ami voulait imiter mon exemple sous ce rapport et faire consigner ces chiffres aux Compte rendu.

M. NICHOLSON: Etat du coût estimatif pour compléter le chemin de fer jusqu'au 233e mille:

Détails de la somme requise pour parachever le chemin de fer de la baie d'Hudson, jusqu'à la borne milliaire 333, en vue d'en faire une voie principale.

Traverses de chemin de fer posées, 900,000 à $1.75 environ	$1,600,000
Ballastage et régalage à $4,000 par mille	1,332,000
Rails nouveaux n° 80, 31,263 tonnes à $60	1,875,780
Nouvelles attaches, etc.	115,000
Posage de rails, $1,250 par mille	416,250
Semelles de rails et poutrelles d'ancrage	360,000
Ponts, ponceaux, fossés et déblaiement de l'emprise	1,665,000
Nouvelles aiguilles	52,800
Rails pour voies de garage	264,000
Nivellement et ballastage de voies de garage	210,000
Traverses pour voies de garages	78,750
Réservoirs et service d'eau de tête de ligne, 2 à $14,500	29,000
Réservoirs et service d'eau aux stations intermédiaires à $10,500	157,500
Habitations des employés de la voie	137,500
1 rotonde à 24 places	204,000
2 rotondes à quinze places pour stations intermédiaires	255,000
3 installations de chargement de charbon, 50 tonnes	50,000
3 tables tournantes de 90 p.	105,000
3 stations de tête de ligne	27,000
1 édifice à bureaux	15,000
15 stations intermédiaires	67,500
	$9,021,080
Génie et surveillance	902,108
	$9,923,188

L'hon. M. DUNNING: J'espère que l'honorable député de Winnipeg-Sud écoute cela.

L'hon. M. ROGERS: Vous ne dépenserez aucun argent pour construire ce chemin de fer. Vous n'avez pas l'intention de construire un seul mille de ce chemin de fer.

M. NICHOLSON: Quant à ce qui reste de la voie, on pourra s'en tenir à tant par mille. Pour construire le chemin et le mettre en état d'exploitation, il en coûterait $65,000 par mille. Est-ce que je majore les chiffres quand je dis qu'il faudra $4,000,000 pour parachever les quatre-vingt-douze milles du chemin de fer et pour lui donner les aménagements de tête de ligne nécessités par le trafic? Et il n'est pas question là dedans d'un seul dollar pour le matériel roulant.

Il me reste peu d'instants et je ne veux pas indûment retenir la Chambre. En parlant cet après-midi au sujet du matériel roulant, le ministre a cité le directeur des dépenses du réseau national sur la question de savoir s'il en coûtera plus cher pour donner au chemin de la baie d'Hudson une organisation complète, en vue de manutentionner le grain sur un parcours de 420 milles en chiffres ronds, durant deux mois, que pour augmenter les équipes des proposés aux trains et aux locomotives nécessaires pour exploiter la portion de la ligne déjà en exploitation. J'ose dire que, si le directeur de l'exploitation économique opposait son opinion à celle du vice-président et de l'administrateur général du réseau national, ils lui diraient que cela coûtera 75 p. 100 plus cher pour créer cette organisation sur la voie ferrée de la baie d'Hudson, aux fins d'effectuer le même transport qu'ils effectueraient avec des équipes de train supplémentaires,—et c'est pour ainsi dire tout ce qu'il faut sur une route affectée au transport du blé,—sur les lignes déjà exploitées à l'est de l'endroit d'où partirait l'embranchement vers la baie d'Hudson.

Puis, il y a le matériel roulant. Certes, le ministre et le directeur de l'exploitation économique du réseau national ne demandent pas à l'Assemblée ou au peuple canadien de prendre leur parole pour parole d'Evangile. A leur dire, ils peuvent exploiter ces 420 milles de voies ferrées et transporter trente ou quarante millions de boisseaux de blé dans une couple de mois, sans matériel roulant supplémentaire. Comment vont-ils le faire?

M. MILLAR: Y a-t-il un chemin de fer qui livre tout le grain à une tête de ligne en deux mois, et le transport du grain ne se prolonge-t-il pas l'année entière?

M. NICHOLSON: Je ne fais que prendre le ministre au mot. Il a mentionné le délai de deux mois et a dit qu'un élévateur de 4 millions de boisseaux est une capacité exagérée en l'espèce. S'il n'y a qu'un élévateur de 4 millions de boisseaux, comment se fera l'entreposage du grain?

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami ne cite pas exactement mes paroles; il ne doit pas dire cela.

M. NICHOLSON: Il y a aussi un autre point. Les vendeurs de grain de l'Ouest aimeraient-ils à immobiliser 100 millions de boisseaux de blé à Port-Nelson, après la fermeture de la navigation, en ayant la certitude de ne pouvoir l'expédier avant la reprise de la navigation, le mois d'août ou de septembre suivant? Supposez-vous qu'ils le feront? Ce n'est pas possible au point de vue économique. Point n'est besoin d'être ferré sur le commerce des grains pour comprendre tout à fait l'impossibilité d'en agir ainsi avec toute denrée de valeur commerciale.

L'hon. M. DUNNING: Il n'est pas nécessaire d'en agir ainsi.

M. NICHOLSON: Pas nécessaire?

L'hon. M. DUNNING: Pas nécessaire.

M. NICHOLSON: Si ce n'est pas nécessaire, qu'en découle-t-il? Si vous emmagasinez le grain à Port-Nelson, le transport du grain commence vers le premier septembre, a dit le ministre; vous devrez donc apporter le grain à Port-Nelson et l'expédier entre le premier septembre et la clôture de la navigation, du 15 octobre au 1er novembre, suivant les rapports les plus optimistes. Cela signifie que le mouvement doit s'effectuer en deux mois environ. Ou vous transportez le grain en deux mois, ou vous l'entreposez. Allez-vous transporter le grain à cœur d'année, ou l'emmagasiner? Peut-être allez-vous l'expédier en skis?

L'hon. M. DUNNING: Nous ferons exactement ce que nous faisons aux autres têtes de ligne. Nous transporterons ce que nous pourrons durant la période de navigation et puis nous n'en transporterons plus jusqu'à la prochaine saison.

M. NICHOLSON: Permettez-moi de réitérer qu'il n'est pas besoin d'être un expert en blé pour savoir ce qui se fait. Le grain est apporté à la tête des lacs, chaque année, et expédié de là jusque vers le 20 décembre, et parfois jusqu'à la fin de décembre. Puis les élévateurs se remplissent, sauf le grain transporté exclusivement par voie ferrée. Mais le grain est prêt pour l'expédition, dès la réouverture de la navigation sur les lacs. De fait, il est prêt depuis un mois et se dirige sans cesse vers l'est. Il est prêt

pour le transport par voie ferrée exclusivement, si la chose est requise.

L'hon. M. MANION: Il est prêt pour l'expédition depuis deux mois.

M. NICHOLSON: Mon honorable ami me rappelle qu'il est prêt pour l'expédition depuis deux mois. Permettez-moi une digression d'un moment touchant ce qu'on a dit du chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario. Ce chemin de fer a accompli exactement ce qu'aurait pu accomplir en tout temps la voie de la baie d'Hudson, si la situation avait été la même . Si l'on avait découvert des minéraux le long de la voie ferrée de la baie d'Hudson comme on en a découvert le long de la ligne du chemin de fer Temiskaming et Ontario, durant la période de construction, nous ne discuterions pas la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Ce serait depuis longtemps une entreprise commerciale prospère. Malheureusement, on n'en a pas découvert. Si le Gouvernement veut prendre l'attitude que c'est un chemin de fer de colonisation, construit pour développer le pays, je lui dis: allez-y et construisez-le.

L'hon. M. DUNNING: C'est une de ses fins.

M. NICHOLSON: Si c'est là l'un des objets, avant d'en poursuivre un autre et d'engager le pays dans cette autre dépense énorme, le Parlement et les contribuables ont le droit de connaître tous les faits concernant la navigation de la baie et du détroit d'Hudson. Aussi vrai que nous sommes ici ce soir, —et je crois que le ministre le sait,—l'exploitation du chemin de fer de la baie d'Hudson comme facteur dans le transport du grain, représente, en dépenses pour la voie, installations de tête de ligne et élévateur à Port-Nelson, une mise de fonds de 50 millions, sans compter les navires de construction spéciale. Que l'on me permette de résumer ce que je viens de dire. Je ne me prononce pas sur la navigabilité du détroit d'Hudson, je n'en connais rien; pas plus qu'aucun des deux cent quarante-cinq membres de cette Assemblée. Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons, et simplement parce que ce Gouvernement, s'il se proposait de poursuivre cette entreprise, n'a pas songé à prendre les mesures nécessaires pour se former une opinion sensée, et savoir si cette route est praticable ou non.

L'hon. M. DUNNING: Pour éclaircir les choses. J'aimerais à poser quelques questions à l'honorable député au sujet des données de l'expert inconnu auquel il s'en rapporte. Sur la foi des techniciens du National-Canadien, j'ai déclaré au comité qu'il faudra 3 millions pour mettre ces 332 milles de voies ferrées en état d'être exploitées comme embranchement; mon honorable ami prétend que pour faire de cette voie une ligne principale à l'état normal il faudra 10 millions, si je ne fais erreur: mon honorable ami ne croit-il pas qu'il devrait appuyer son assertion sur des chiffres? Tout député qui se livre à des calculs devrait les justifier. Par exemple, il a mentionné les voies de garage. A combien estime-t-il le terrassement et la pose des rails des voies d'évitement sur cette distance de 332 milles?

M. NICHOLSON: Vingt et un milles de voies de garage, à $10,000 par mille.

L'hon. M. DUNNING: Cela représente combien en argent?

M. NICHOLSON: Multipliez. Le chiffre est-il excessif?

L'hon. M. DUNNING: Pour le terrassement seul?

M. NICHOLSON: Oui.

L'hon. M. DUNNING: Les rails?

M. NICHOLSON: Les rails en acier pour les voies d'évitement coûteront $264,000.

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami sait que nous avons déjà des voies de garage sur ce parcours?

M. NICHOLSON: Il peut y avoir des voies de sûreté et d'évitement, mais le ministère ne prétendra pas que les chemins de fer de la baie d'Hudson comprend des voies de garage suffisantes pour accommoder le trafic d'une voie normale et le matériel roulant nécessaire pour ce trafic.

L'hon. M. DUNNING: C'est un ministre des chemins de fer conservateur, et non moi, qui a entrepris la construction de cette voie comme voie normale. Je ne le lui reproche pas. Il a pourvu à 27.8 milles de voies de garage sur ce parcours de 32 milles, et je suis informé que ces voies de garage, correspondent, de fait, à une voie normale. Si mon honorable ami voulait nous donner le nom de son expert, nous verrions s'il est compétent, sur ce sujet.

M. NICHOLSON: La Chambre et le pays jugeront si je suis compétent ou non.

L'hon. M. DUNNING: Il ne s'agit pas de mon honorable ami, mais de son expert. Il existe 27.8 milles de voies de garage sur ce parcours de 332 milles, et l'expert de mon honorable ami se contenterait de 21 milles, pour en faire une voie normale.

M. NICHOLSON: Nous en sommes rendus à 27.8 milles de voies de garage de première classe sur un chemin de fer que le ministre se propose de mettre au rang d'embranchement avec une dépense de 3 millions; 27.8 milles de voies en état d'accommoder un trafic comme celui dont il est question. Le ministre n'insistera pas, j'espère.

L'hon. M. DUNNING: Je ne voudrais pas passer pour douter de l'intelligence des membres du comité, mais il devient presque nécessaire d'expliquer qu'une voie en état normale lors de sa construction en 1913 ou 1914 ne l'est plus aujourd'hui.

M. NICHOLSON: Parfaitement.

L'hon. M. DUNNING: Mais quant à la longueur des voies de garage, au terrassement et aux rails, il n'y a rien de changé, et nous pouvons juger combien il en coûtera pour mettre telle partie de la voie principale et de la voie de garage sur le pied d'un embranchement normal. Voilà qui est assez clair, n'est-ce pas. Combien l'expert de mon honorable ami alloue-t-il pour de nouveaux rails?

M. NICHOLSON: Pour mettre la ligne actuelle en état d'exploitation?

L'hon. M. DUNNING: Oui.

M. NICHOLSON: $921,000.

L'hon. M. DUNNING: La ligne actuelle est exploitée jusqu'au mille 214. L'expert de mon honorable ami ne prétendra certainement pas qu'il y a eu assez de trafic sur ces rails de 80 livres pour les user depuis la construction de ce chemin de fer.

M. CAHAN: Il y a eu assez de gelées pour les mettre hors de service.

L'hon. M. DUNNING: Si les trains circulent sur ces rails, ceux-ci ne sont sans doute pas en assez mauvais état pour nécessiter des réparations considérables. La seule disposition prise dans mes crédits au sujet de nouveaux rails concerne les 100 derniers milles, le calcul étant fondé sur l'expérience que nous avons eue avec les 214 autres milles. On croit que 950 tonnes au montant de $39,000 suffiront. Les calculs de mon honorable ami sont de $900,000.

M. NICHOLSON: Je regrette de ne pouvoir rester pour continuer ce débat avec mon excellent ami, mais je dois prendre le train. J'ajouterai un mot seulement à ce que j'ai dit. Le ministre a parlé de la construction d'un embranchement. Je traite de ce qui sera nécessaire pour rendre la construction de la ligne principale de ce chemin de fer en état de suffire à un trafic de, disons, deux cents wagons de blé par jour, avec la classe de matériel roulant employé actuellement pour cette quantité de marchandises. Le ministre connaît aussi bien que moi la nature des voies de garage. Qu'il lise le rapport de l'ingénieur en chef où il est dit que les rails sont devenus tellement tordus et courbés,—comme cela a dû se produire dans les conditions auxquelles ils ont été exposés,—qu'il est indispensable de les remplacer. Quiconque est au courant de l'exploitation d'un chemin de fer moderne sous la pression du trafic actuel doit comprendre que tous les rails de cette ligne devront être remplacés avant d'en faire une voie normale.

L'hon. M. DUNNING: J'ignore quel est l'expert de mon honorable ami, mais j'ai le chiffre de la dépense estimative soumis par les ingénieurs du National-Canadien. Cette estimation inclut la conversion de toute la ligne en une voie ferrée normale et trois remises à locomotives de $500,000 chacune, comprenant tous les articles mentionnés par l'honorable député. Le crédit global destiné à mettre ces 332 milles de voie principale en état d'exploitation moderne est de $4,373,000. L'expert de mon honorable ami dit qu'il faudra 10 millions. Maintenant, les noms des ingénieurs des Chemins de fer nationaux canadiens sont bien connus du public; ils ne sont pas anonymes. Et l'ingénieur en chef du réseau appuie de son autorité le chiffre de l'estimation que j'ai donnée. Je préfère, de même que le comité, j'en suis sûr, accepter cette estimation plutôt que celle de 10 millions fournie par quelqu'un au sujet de qui ce comité ne connaît rien.

M. NICHOLSON: Quant à cela, le ministre sait parfaitement qu'un député peut obtenir un renseignement de source autorisée qu'il ne peut dévoiler. La personne de qui il obtient son renseignement peut être absolument digne de confiance bien qu'il ne puisse divulguer son identité. Je suis prêt à maintenir les chiffres que j'ai insérés dans les Débats. Le ministre peut-il également répondre des chiffres qu'il a donnés cet après-midi et ce soir au sujet du prix des installations des têtes de ligne?

M. MACLEAN (York-Sud): Je vais envisager cette question sous un nouvel angle. J'ai entendu les arguments des divers députés, et il me semble que les mêmes vues pourraient être exprimées durant dix ans sans aucun résultat. Trois gouvernements ont étudié ce problème, et chaque changement de ministère a apporté de nouveaux arguments à l'appui et à la condamnation du chemin de fer de la baie d'Hudson. Ce que le pays demande à cet égard est une action immédiate. Nous

discutons ce projet depuis trente ans, et à la fin de tout ce temps nous en sommes encore à nous chamailler. Prenons une décision. Je ne puis parler au point de vue d'un habitant de l'Ouest, mais en qualité de citoyen de l'Ontario, de l'une des provinces de l'Est, je dirai que le désir manifeste de la population de cette province aujourd'hui, est d'atteindre la baie d'Hudson et la baie James. Elle désire la prolongation du chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario afin d'arriver à ces deux grands bassins, qui ne sont surpassés par aucun sur le continent américain, à l'exception du Saint-Laurent. Ce qu'il y a d'important au sujet de ces bassins est que quelques-uns des plus grands fleuves de l'Amérique ont leur source. Il y a un passage de la Bible qui réclame pour les eaux Aban et de Pharphar, rivières de Damas, une supériorité sur celles d'Israël. Ne pouvons-nous pas faire la même comparaison pour les bassins de l'Ouest en regard de ceux des autres parties du pays? C'est sur le Nord que le Canada doit fonder son espoir. Le poète a dit:

Westward the star of Empire takes its way.

Mais, je dis: c'est vers le Nord que se dirige l'étoile du progrès du Dominion, et c'est cette région septentrionale qui nous donne les plus belles espérances. Et non seulement la province d'Ontario, mais la province de Québec désirent également avoir accès à la baie James, grâce au prolongement du Temiskaming and Northern Ontario Railway; de fait, un seul chemin de fer suffira aux besoins des deux provinces.

Il y a plus de ressources naturelles dans cette partie du pays que partout ailleurs pour ainsi dire et ces richesses gisent là-bas improductives en attendant d'être développées. La plus grande partie des richesses naturelles que nous possédons au Canada ont été mises au jour dans l'Ouest. C'est la construction du Temiskaming Railway qui entraînera la découverte de toutes ces richesses minières aux environs de Sudbury; ce sont les chemins de fer également qui ont contribué au développement et à la prospérité de l'industrie de la pâte à bois et à la mise en culture des terres à blé de l'Ouest Canadien. Il n'y a donc qu'un seul moyen de rendre le pays prospère et c'est de fournir des moyens de communication à notre population. Nous avons réussi dans la proportion des lignes de communication que nous avons établies. Et l'on peut bien se demander pour quelle raison un si grand nombre d'associations, comme celle des Kiwanis, pour ne citer qu'un exemple, viennent si souvent visiter le Canada? Nous avons des attractions naturelles qui font défaut aux Etats-Unis. Si je compare notre pays avec la grande république voisine, je me rends compte que le Canada est en puissance la plus riche partie du continent de l'Amérique du Nord. Mais, je suis loin de désespérer de l'avenir de notre pays. Trois ou quatre gouvernements ont essayé de donner une solution à cette question, mais ils se sont rendu compte les uns après les autres jusqu'à quel point les intrigues politiques peuvent retarder le progrès dans n'importe quel pays du monde.

Je suis donc disposé à donner au Gouvernement la chance de faire adopter ce crédit sans compter que nous pourrions peut-être faire l'essai de cette nouvelle voie ferrée en tant que chemin de fer de colonisation. L'important toutefois, c'est que l'on fasse quelque chose. Quelqu'un a affirmé qu'il pourrait bien se faire que le grain restât tout l'hiver dans les élévateurs de la baie d'Hudson. Je ne suis pas tout à fait de cet avis. Cependant, même au cas où le grain devrait être laissé en entrepôt là-bas pour un certain temps, il y aura toujours moyen de l'expédier. Il est peu probable certes que le grain reste jamais en entrepôt là-bas pendant six mois de l'année. Cela peut arriver pour un certain temps; je le répète toutefois, on trouvera bien le moyen de le transporter et, en tout cas, nous aurons résolu le problème jusqu'à un certain point par la construction de ce chemin de fer.

Les gens ont une tendance à croire que cette région est délaissée par la Providence; ils prétendent qu'il y a quelque chose qui ne va pas et que le climat est contre nous. Eh bien! cette région septentrionale a plusieurs bons points en sa faveur et s'il y a des problèmes qui exigent une solution, envisageons-les en toute confiance et réglons-les. Pour ne citer qu'un exemple, examinons les difficultés qu'offre la présence de la glace; or, je ne considère pas qu'elles soient insurmontables. J'ai la certitude,—et je n'en doute pas plus que du fait que j'existe,—que d'ici à cinq ou dix ans, les savants du monde découvriront le moyen de libérer la navigation dans les ports des obstacles contre lesquels ils doivent maintenant lutter.

Chaque jour, des découvertes merveilleuses sont effectuées. Qui aurait cru, il y a trente ans, qu'une invention comme le téléphone était du domaine de la possibilité? Cela s'est produit, cependant,—la communication par un fil. Maintenant une onde accomplit la même tâche; nous avons la communiciation par le sans-fil et le système est des plus efficaces. La science fera certes quelque chose de plus pour donner une solution au problème du transport au Canada.

Je me permettrai de citer à mes honorables amis un incident qui se produisit au cours du

premier hiver qui suivit la fondation de Québec, il y a trois siècles. Je lisais les *Relations des Jésuites,* l'autre jour et je suis tombé sur le passage suivant:

S'il y a du froid, il y a du bois pour nous réchauffer.
If it is cold here we have wood to warm ourselves.

Or, pour nous qui tentons de donner une solution aux problèmes de l'heure, voilà quelle devrait être notre attitude. Suivons l'exemple que nous ont donné les pères Jésuites. Ils n'ont pas réclamé un navire pour s'en retourner en France lorsqu'ils se sont rendu compte qu'ils avaient un rude hiver à passer; ils s'occupèrent à couper du bois pour se chauffer. Nous avons d'abondantes ressources naturelles. D'année en année, nous abattons de grandes étendues de notre bois à perte, mais la science nous enseigne qu'il faut reboiser les étendues forestières que nous dévastons. Par l'adoption de méthodes convenables de reboisement, nous pouvons faire en sorte que nos réserves forestières se renouvellent constamment. J'ai étudié sérieusement la situation dans nos régions septentrionales et, je n'hésite pas à l'affirmer, nous avons plus de ressources là-bas que l'on ne saurait en trouver dans aucun autre pays du monde. Tout ce que nous avons à faire, c'est de construire des chemins de fer et de coloniser ces régions et, grâce à leur développement, nous serons avant longtemps le pays dominant sur ce continent de l'Amérique du Nord. Les Américains seraient trop heureux d'envahir cette partie du Canada et d'accomplir cette tâche pour nous, si nous consentions à les laisser faire. Je n'aime pas à porter des jugements téméraires sur les autres, mais certaines gens verraient d'un mauvais œil le parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson et l'inauguration d'un nouveau port là-bas de crainte que la suprématie du port de Montréal ne soit mise en péril. Cette suprématie du port de Montréal a déjà subi un assaut cependant de la part de Vancouver et de Victoria, de New-York et des autres ports de l'est des Etats-Unis; cependant, Montréal n'a guère souffert de cette concurrence, pas plus du reste que de l'inauguration de la route du canal de Panama. Pour moi, la situation du port de Montréal sera meilleure que jamais, s'il lui faut subir la concurrence de la route de la baie d'Hudson. Je désire qu'un fort volume du trafic du grain passe par Halifax et Saint-Jean; de fait, si nous avons foi dans l'avenir des Provinces maritimes, nous devrions faire notre part afin de les aider à marcher dans la voie du progrès. L'autre jour, j'ai remarqué que pour une raison ou pour une autre, le *Globe* conseille au Gouvernement de ne pas trop se hâter en ce qui regarde le règlement de cette question. Or, nous ne nous sommes pas pressés jusqu'ici, nous avons été trop lents. Etudions la question et, si cette route ne vaut rien, avouons-le et abandonnons-la. Mais quand les Canadiens entreprennent des travaux, ils les terminent et nous serions indignes de ceux que nous représentons si nous n'avions pas le courage de trouver la solution d'un problème de ce genre. J'avoue que les honorables députés de Winnipeg et d'Algoma ont dit des choses importantes, cependant nous répétons la même chose depuis des années, nous pouvons continuer à les répéter pendant trente ans, mais ce qui ressort de plus clair c'est qu'en dépit de toutes nos paroles nous n'avons accompli que peu. Que le Gouvernement pousse les travaux. La seule chose que je puisse lui reprocher c'est de ne pas avoir agi à l'époque où il a dit qu'il agirait. Les représentants de l'Ouest n'ont pas dit grand'chose ce soir en faveur du projet. Il faut avouer qu'on s'est moqué d'eux avec ce projet; trois gouvernements leur ont promis la construction de cette voie ferrée. Je ne blâme pas les gouvernements pour la raison que la guerre est intervenue, mais nous avons maintenant l'occasion de terminer le chemin de fer et d'en assurer le succès. Nous avons assez parlé pour et contre l'entreprise; pour l'amour du ciel, allons-y et tentons l'expérience.

M. CANTLEY: Il est évident monsieur le président, pour tous ceux qui ont écouté le débat ce soir, qu'une très grande diversité d'opinions existe à ce sujet. Je félicite le ministre sur la manière posée avec laquelle il a présenté la question et la prudence avec laquelle il a exposé et discuté la plupart des points dominants de cette cause. Il a fait allusion aux frais d'outillage du port. Je ne sais pas très bien ce qu'il comprend dans ces frais. Une grande quantité d'outillage a été expédiée dans cette région, en 1913, et peut-être aussi en 1914. J'ignore combien il en reste pour les travaux à exécuter. Cet outillage comprenait des excavateurs à vapeur, des grues, des dragues et des allèges. Fait-il entrer les dragueurs nécessaires et les autres appareils dans ses devis pour la continuation de l'entreprise?

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami désire se renseigner sur l'installation générale à l'heure actuelle?

M. CANTLEY: Oui.

L'hon. M. DUNNING: Nous avons deux excavateurs à vapeur, quatre sondes de forage "Keystone", des malaxeurs à béton, une grue locomotive de cinq tonnes, pour voie simple,

une grue locomotive de quinze tonnes pour voie double,—je pourrais citer toute la liste.

M. CANTLEY: Pardon, je ne demande pas toute la liste. Le ministre croit-il avoir assez d'outillage pour compléter les travaux qu'il a en vue?

L'hon. M. DUNNING: Les travaux pour lesquels nous demandons des crédits, ou les travaux à exécuter plus tard dans le port?

M. CANTLEY: Y compris les travaux à exécuter plus tard dans le port, de manière à permettre l'entrée à la fois des dix navires dont il a parlé.

L'hon. M. DUNNING: Je ne pourrais pas dire que nous avons actuellement tout l'outillage voulu à cet endroit, ni du genre qu'il faut pour entreprendre le dragage, mais on tient compte de l'outillage supplémentaire dans l'estimation que j'ai présenté cet après-midi et qui a été préparée par l'ingénieur.

M. CANTLEY: Je ne désire nullement mettre le ministre dans une position fausse. Je cherche simplement des renseignements afin de décider si le montant demandé est susceptible de combler l'outillage du port pour abriter un tonnage comme celui dont il a parlé. Six steamers sont allés là en 1913. Un tiers de ces navires n'est jamais revenu. Le premier navire est arrivé en août; on l'attendait en juillet, mais il a été retardé par la glace. Je sais que les opinions les plus diverses existent à la Chambre et parmi le peuple du pays quand à la possibilité d'utiliser cette route. Nous avons tous nos opinions, d'aucunes sont mieux fondées que les autres, mais le fait demeure que, sur six navires envoyés là en 1913, quatre seulement sont revenus.

Les rapports touchant la situation à l'embouchure du fleuve Nelson sont suffisants, je crois, pour que nous nous demandions combien de temps nous pourrons entretenir un chenal convenable en face de l'estuaire du fleuve Nelson. Le capitaine Robertson, qui commandait un des navires perdus, dit que le fond de la baie, près de l'embouchure du fleuve, à l'endroit où les navires doivent mouiller pour faire de ce port un grand port d'expédition de grain, grâce à ce projet ou un autre, est semé de gros galets couverts d'à peine dix-huit pieds d'eau. C'est surtout à cause de ce fait que son navire s'est perdu.

M. BIRD: Quel était son navire?

M. CANTLEY: Il commandait l'*Alette*. L'autre bateau perdu était l'*Alcazar*. L'un avait une cargaison de deux millions de pieds de pin; l'autre, trois millions de pieds de pin ainsi que deux chalands dont on ne s'est jamais servi.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député admettra que ces deux naufrages ne sont pas produits dans le détroit.

M. CANTLEY: Non, ils ont eu lieu dans la baie.

L'hon. M. DUNNING: Non, dans l'estuaire du Nelson.

M. CANTLEY: Je ne sais pas trop ce que le ministre entend par l'estuaire du Nelson; les naufrages ont eu lieu aussi près du quai actuel qu'il leur était possible d'approcher.

L'hon. M. DUNNING: C'est exact, parce que, évidemment, les ouvrages ne sont pas finis.

M. CANTLEY: Je ne pense pas; l'accident n'était pas dû à ce que le quai n'était pas achevé. Vous trouverez dans les débats de 1914 une masse de témoignages quant à la cause des naufrages. Cette année-là, le sujet fut longuement discuté par la Chambre; mais je ne veux pas entrer dans les détails. Le fait est que sur les six navires, deux restèrent là-bas et y sont encore.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député demandait un renseignement; il voulait savoir s'il était exact que deux navires avaient fait naufrage en 1913. C'est vrai, mais il n'est pas moins vrai que ce furent les seuls pendant tout le temps que durèrent les travaux, c'est-à-dire de 1913 à 1918 et l'honorable député aurait pu en tenir compte. Il n'y eut que deux naufrages pendant toute la durée des travaux.

M. CANTLEY: Je ne pense pas que ce soit exact.

L'hon. M. DUNNING: Je l'ai vérifié.

M. CANTLEY: Je dis que je ne pense pas que ce soit tout à fait exact; mais nous ne discuterons pas là-dessus. Peut-on encore utiliser la grande drague qu'on avait emmenée là-bas?

L'hon. M. DUNNING: La drague suceuse?

M. CANTLEY : Oui.

L'hon. M. DUNNING: Oui.

M. CANTLEY: J'avais entendu dire qu'elle était échouée sur les rochers. L'a-t-on renflouée?

L'hon. M. DUNNING: Il y a une drague sur l'encaissement de l'île, mais elle est en parfait état et l'on pourrait la descendre, si l'ingénieur en chef le désirait.

M. CANTLEY: On nous assure que l'arche est sur le mont Ararat, mais qu'elle n'a

pas encore été renflouée. Le sommet d'une île n'est guère un endroit pour une drague.

L'hon. M. DUNNING: L'honorable député doit comprendre qu'elle n'a pas été placée là par le département; les éléments en sont la cause.

M. CANTLEY: C'est entendu et c'est justement contre cela que vous avez à lutter. La possibilité de l'entreprise, au point de vue commercial, dépend de plusieurs conditions. D'abord le type de navires qu'il faudra adopter pour naviguer sur ces eaux. Je ne pense pas que quiconque ayant un peu d'expérience, surtout au point de vue de la navigation dans les glaces, veuille prétendre sérieusement que le type ordinaire des navires de charge peut suffire. J'estime que pour ce service, si jamais il est établi, il faudra des navires du genre de ceux qui font la chasse aux phoques autour de Terre-Neuve. Ces navires ont une double coque et des vaisseaux de ce genre, surtout qu'ils devront être plus puissants que les *tramps* ordinaires, coûteront pratiquement le double des autres. Or, si la saison de navigation ne dure que trois mois,—c'est à peu près la limite,—comment pourront-ils soutenir la concurrence durant les neuf autres mois de l'année? Ils auront ce désavantage de coûter le double des navires de même capacité qui leur feront concurrence et le résultat n'est pas douteux.

Vient ensuite la question d'assurance. Le tarif sera certainement deux fois plus élevé pour la baie que pour les ports de New-York, Baltimore, Philadelphie, Halifax, Saint-Jean et Québec.

Il y a aussi la question du matériel roulant, qui devra être double pour maintenir la ligne en exploitation pendant une période limitée. Je n'entrerai pas dans plus de détails, car je pense que la Chambre est lasse de ces arguments. Mais je tiens à faire au ministre une proposition qui me paraît raisonnable et pratique. J'espère qu'elle sera bien accueillie par le ministre et par la Chambre. Si j'en juge d'après les remarques que le ministre a faites aujourd'hui, il désire aller doucement, agir avec précaution, être sûr de son affaire et ne pas faire de trop graves erreurs. Je ferai remarquer au ministre, bien que cela ne soit pas nécessaire, que plusieurs ont perdu leur réputation à l'occasion de cette entreprise.

Le ministre a vingt ou vingt-deux navires de la marine commerciale dont la jauge officielle nette est de 5,400 tonneaux, ou de 8,000 tonnes de portée en lourd. Il aura besoin, à Port-Nelson, d'une grande quantité de charbon, s'il veut poursuivre cette entreprise, comme c'est apparemment son intention. Or, je lui fais la proposition suivante: Que dès le commencement de juillet prochain il détourne dix de ces navires,—car ce sont des navires de cette dimension qu'il déclare vouloir employer dans ce commerce,—qu'il les charge de charbon à la Nouvelle-Ecosse et qu'il les expédie à Port-Nelson. Une telle flotte de dix navires pourra transporter de 70,000 à 80,000 tonnes de charbon et le ministre en aura besoin pour développer son port. Je sais qu'il n'a pas de bassin où décharger ce charbon, mais cela importe peu; qu'il le jette par-dessus bord. (*Rires.*) Ne riez pas, car, rira bien qui rira le dernier. Je fais là une proposition sérieuse et tout à fait pratique et je m'en rapporte au ministre, ou à tout autre au courant, pour juger si elle est sérieuse ou non. Le charbon pourrait être déchargé à côté des navires et le ministre pourrait le faire draguer avec des dragues à mâchoires ou à godets à mesure qu'il en aurait besoin. Le charbon emmagasiné sous l'eau ne perd nullement de sa valeur. Je crois que c'est là une suggestion pratique, car je suis un homme pratique. Qu'il envoie ces vapeurs là-bas au commencement du mois prochain; ils reviendront sans chargement, mais il y aura expédié le charbon qu'il lui faut à meilleur marché qu'il ne pourrait le faire autrement. S'il peut faire revenir sans accident ces dix navires d'ici l'automne prochain, je ne m'opposerai plus au projet qui nous est proposé.

L'hon. M. DUNNING: Je me ferai un plaisir de faire étudier la proposition de l'honorable député de Pictou (M. Cantley) et de l'examiner sérieusement.

M. CANTLEY: Je vous remercie.

M. KENNEDY (Winnipeg): Monsieur le président. . .

M. MILLAR: Monsieur le président. . .

M. le PRESIDENT: J'ai aperçu l'honorable député de Winnipeg-Centre-Sud (M. Kennedy) le premier.

M. MILLAR: Je tente de prendre la parole pour la troisième fois ce soir, monsieur le président.

M. le PRESIDENT: J'ai vu l'honorable député de Winnipeg-Centre-Sud le premier.

M. KENNEDY (Winnipeg): La situation au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson est, à l'heure qu'il est, en résumé, la suivante: la voie projetée s'étend de la ville du Pas vers le nord jusqu'à la baie d'Hudson, soit une distance de 426 milles. La voie est nivelée sur toute la distance de ces 426 milles

du Pas jusqu'au littoral maritime. Les rails y ont été posés sur une longueur de 334 milles.

L'hon. M. DUNNING: 332 milles.

M. KENNEDY (Winnipeg): Le ministre dit 332. Pour parachever la voie, il faudra encore en poser une longueur de 92 milles, le terrassement ayant été fait sur cette distance. Environ 20 millions ont été dépensés jusqu'à ce jour sur ce chemin de fer, y compris l'entretien. Plusieurs millions ont été dépensés en matériel et outillage emmagasinés à la baie. Ce chemin de fer a été promis au Canada par des hommes éminents de tous les partis politiques qui ont tenu les rênes du pouvoir en ce pays depuis la Confédération, et la question qui se pose maintenant est celle-ci: allons-nous achever un chemin de fer dans cet état ou allons-nous le laisser aller en ruines. Je suis d'avis que nous devrions en finir la construction avec toute la diligence possible.

Ce n'est pas là une question de parti, monsieur le président. Je dois dire que le *Free Press,* de Winnipeg, n'a pas été très loyal en tentant de faire de la propagande politique avec cette question. Dans son édition de samedi dernier, il fait observer que lorsque le crédit du chemin de fer de la baie d'Hudson a été soumis à l'appréciation de la Chambre, vendredi, la question a été laissée en suspens à la demande du chef intérimaire de l'opposition, l'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton), et elle donnait à entendre que si le vote n'a pas été pris ce jour-là, c'est parce qu'un grand nombre de députés conservateurs étaient allés à Montréal pour assister à une assemblée, et que le débat aurait dû avoir lieu quand même. Elle ajoute que le Gouvernement avait fait savoir son intention de discuter ces crédits ce jour-là. Je nie cette assertion. Il est vrai que nous savions que les crédits des chemins de fer seraient présentés, mais plusieurs jours se passent à discuter les crédits d'un ministère avant que l'on parvienne à s'entendre sur un crédit en particulier.

L'hon. M. DUNNING: Si mon honorable ami veut me le permettre, j'ai déclaré il y a une semaine, en réponse à une question qui m'était posée par un membre de la gauche, que, dès que les crédits des Chemins de fer seraient soumis à la Chambre, le vote serait pris sur le chemin de fer de la baie d'Hudson. Je ne veux pas contredire mon honorable ami; je mentionne le fait simplement pour être précis.

M. KENNEDY (Winnipeg): Si le ministre a dit cela, je ne l'ai pas entendu. Quant à l'occasion particulière dont je parle, plusieurs députés conservateurs étaient absents ce jour-là, même des députés conservateurs qui sont en faveur de ce chemin de fer. Nous avons parlé au chef intérimaire de l'opposition et nous lui avons dit que, si par hasard on en venait au vote sur la question du chemin de fer de la baie d'Hudson, nous ne voulions pas que le scrutin eût lieu avant que nous ayons fait connaître notre avis. J'étais l'un de ces membres, et je profite de l'occasion ce soir, étant l'un des membres absents dans le temps, pour dire que j'appuie de tout cœur le crédit de $3,000,000 proposé pour ce chemin de fer.

M. FORKE: En toute justice pour le *Free Press,* de Winnipeg, il faut dire qu'il a consacré un long article de fond louant les députés conservateurs à Ottawa de l'attitude qu'ils avaient prise dans leurs discours sur la question du chemin de fer de la baie d'Hudson. L'honorable député a dû voir cela, j'en suis certain.

M. KENNEDY (Winnipeg): Je ne crois pas que le *Free Press,* de Winnipeg éprouve le besoin d'un parrain ici.

M. FORKE: J'ai parlé d'une manière très flatteuse des députés conservateurs. L'honorable membre ne s'en est-il pas aperçu?

M. KENNEDY (Winnipeg): Non, pas du tout. Je disais, monsieur le président, que ce n'est pas là une question de parti. Consultez l'histoire des partis depuis la confédération et vous verrez que des chefs éminents des deux partis politiques de ce pays se sont prononcés en faveur d'un chemin de fer à la baie d'Hudson. Sir John A. Macdonald disait qu'il serait le grand débouché naturel de l'Ouest. Et plus près de nous, sir Wilfrid Laurier s'est toujours montré un champion de cette voie. Lors de la dernière campagne politique, à moins que je n'ai mal compris ce qu'ils ont dit dans l'Ouest, les chefs du parti conservateur et du parti libéral se sont prononcés en faveur du parachèvement de cette voie jusqu'à la baie et de son exploitation. Je suis en faveur d'une telle mesure. Je n'ai pas l'intention d'alléguer auprès des députés de l'Est qui ne sont peut-être pas aussi directement intéressés dans cette voie que nous le sommes dans l'Ouest, la nécessité d'engager immédiatement le pays dans une dépense d'environ 26 millions, chiffre estimatif mentionné par l'honorable ministre des Chemins de fer, mais je prétends que c'est le droit, non seulement de l'Ouest mais du pays tout entier, d'exiger l'achèvement immédiat de ce chemin de fer jusqu'à la baie. Je crois que ce n'est pas trop exiger.

Tous les ans, de 1910 à 1918, les crédits demandés comprenaient l'argent requis pour la construction de la voie de la baie d'Hudson. Ils ont été adoptés par divers gouvernements successifs ainsi que par le Sénat. Pourquoi, alors, demande-t-on aujourd'hui, si cette voie est possible? Je prétends que cette question a déjà été décidée, du moins pour ce qui regarde le parachèvement jusqu'au littoral maritime. Je ne veux pas soulever une discussion pour savoir si la construction de cette voie est possible ou non. J'indiquerai seulement le dernier rapport officiel sur cette question, c'est-à-dire le rapport du comité spécial du Sénat, en 1920, lequel a été inséré en entier dans le hansard par l'honorable ministre des Chemins de fer. Ce comité a déclaré que cette ligne était possible. Je conviens que vous pouvez avoir des témoins favorables et d'autres opposés à cette entreprise. De même que dans un procès pour meurtre, des aliénistes éminents peuvent témoigner pour ou contre l'accusé, vingt d'entre eux pour prouver qu'il est sain d'esprit et vingt autres pour démontrer que c'est un aliéné. Il en est ainsi de la ligne de la baie d'Hudson. Je prétends que la question de la possibilité de sa construction jusqu'au littoral a été décidée et ne devrait plus être une cause de discussion dans cette Chambre.

Quant au paiement du prix de l'entreprise, le ministre des Chemins de fer, si j'ai bien compris ce qu'il a dit, a déclaré que certaines terres de l'Ouest ont été réservées par le Gouvernement,—si on ne l'a pas fait par une loi, du moins cela a été bien compris,— dans le but de produire un revenu qui serait appliqué à la construction de cette ligne. Au sujet des préemptions et des homesteads achetés, la loi des terres fédérales de 1908 contient une disposition qui en permet la vente. Parlant de ce qui serait fait avec le revenu que cela rapporterait, l'honorable Frank Oliver, qui faisait partie du Gouvernement lorsque cette disposition a été adoptée déclara dans cette Chambre, le 26 mai 1913, suivant le compte rendu des Débats de cette année, page 11266:

> La question a été soulevée ici de reporter au prix du chemin de fer la charge imposée au Trésor. Il y a quelques années, le privilège des préemptions a été introduit dans le pays de l'Ouest, avec l'entente que le fonds accumulé par la vente de ces préemptions serait considéré comme une source supplémentaire de revenus, sur lequel le chemin de fer de la baie d'Hudson pourrait être construit.

Le ministre des Chemins de fer a, ce soir, corroboré cette entente. Quel chiffre de recettes a donné jusqu'à ce jour la vente de ces préemptions et homesteads? Un état, communiqué récemment à la Chambre, en réponse à une question de l'honorable député de Neepawa (M. Murphy), donne les chiffres suivants: Le nombre d'acres vendus jusqu'au 31 mars de cette année était: préemptions, 12,763,040 acres; prix de vente, $38,289,120. La superficie des homesteads achetés a été de 1,222,840 acres et le prix total, $3,968,520, soit en tout un prix de vente de $42,257,640. Voici maintenant le détail des perceptions: jusqu'au 28 février de cette année il a été perçu $16,635,639.39 de la vente de préemptions et $3,191,648.98 de la vente de homesteads, soit une perception totale, jusqu'au mois de février dernier, de $19,827,288.37. Reste en souffrance, pour des préemptions et des homesteads non annulés, une balance de plus de $7,000,000. Je signale ces faits parce que ce sont là des terres des provinces de l'Ouest contiguës au chemin de fer. Au dire de l'honorable M. Oliver qui faisait partie du ministère, lors de la vente de ces terres, il était bien entendu, bien que rien en ce sens ne fût inséré dans la loi, que les fonds provenant de cette vente devaient être réservés en vue du parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson. Voilà, ce me semble, qui commande notre attention.

D'aucuns dénoncent cette route comme n'étant qu'un rêve. Je demande aux honorables membres de cette Chambre si la Confédération canadienne n'était pas un rêve. N'était-ce pas un rêve aussi de construire le chemin de fer Pacifique-Canadien jusqu'au littoral du Pacifique? N'était-ce pas un rêve de faire du Canada une partie intégrante de l'empire britannique? Voilà des rêves qui se sont réalisés. L'ouverture des régions septentrionales de l'Ontario par le chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario, c'était un autre rêve qui est entré aujourd'hui dans le domaine de l'actualité. Je dis aux honorables députés qu'au fond de toute chose qui a une valeur réelle il y a un peu de rêve. La population de l'Ouest a reçu la promesse du parachèvement de ce chemin de fer, non pas d'un parti politique, mais des chefs de tous les partis, dans des assemblées publiques, depuis quarante ans. Si la population de l'Ouest a fini par croire aux promesses des chefs politiques, on ne saurait lui en faire un reproche. Aujourd'hui elle demande que ces promesses soient remplies. Il y a deux cent cinquante ans, la baie d'Hudson était la seule route d'entrée et de sortie, dans cette région de l'Ouest. Les colons de Selkirk qui s'établirent le long de la rivière Rouge étaient venus de l'Ecosse par voie de la baie d'Hudson. La compagnie de la baie d'Hudson utilise cette route pour ses opérations commerciales depuis plus de trois siècles. La praticabilité de la route a été démontrée par son emploi comme chemin d'entrée et de sortie durant deux cent cinquante ans.

Si on regarde la carte du Canada, on voit que la baie d'Hudson est la grande issue naturelle pour l'Ouest canadien. On voit autre chose aussi. On voit que nos colons s'établissent le long de la frontière américaine. De quel côté allons-nous regarder? Allons-nous regarder vers le sud? Il n'y a qu'une direction à prendre, et c'est vers le nord. Construisons ce chemin de fer et nous déploierons vers le nord la carte du Canada. Cela veut dire des Canadiens nouveaux. Si ce chemin de fer ne fait jamais plus,—s'il ne transporte jamais un boisseau de blé aux marchés du globe, s'il ne transporte jamais un bouvillon aux marchés du monde,—il ouvrira un pays riche en ressources minérales, riches en énergie hydraulique, une région riche de promesses. Il ouvrira les pêcheries de la baie d'Hudson; et il faudrait construire cette voie, ne fût-ce que pour les bénéfices qui en résulteront pour la colonisation.

M. MILLAR: L'honorable député d'Algoma-Est (M. Nicholson) a signalé un point que je voudrais tirer au clair. Il conçoit difficilement que cette nouvelle route, une fois terminée et après que les élévateurs auront été construits, puisse servir à l'exportation du blé. Puis-je faire remarquer que les expéditeurs de blé n'ont pas l'habitude de tout expédier dans un court délai? Quand même ils le voudraient, la chose ne serait pas possible; du reste elle n'est pas opportune. J'ai ici des chiffres, qui ne viennent pas du service fédéral de la Statistique, indiquant que, le 31 mars 1924, il y avait 177 millions de boisseaux de blé dans les élévateurs de tête de ligne, dans les greniers des cultivateurs, dans les élévateurs de campagne ou ailleurs. Advenant la construction de ce chemin de fer, ce grain sera expédié sur le marché. La coopérative a pour principe d'écouler le grain graduellement, non pas d'en inonder le marché en quelques mois. La Grande-Bretagne, par exemple, prend 12,000,000 de boisseaux par semaine; et la coopérative envoie ce grain selon la demande de ce marché. Le grain sera expédié en Angleterre au cours des mois de mai, juin, juillet, août et septembre et il doit être emmagasiné quelque part avant l'arrivé des nouvelles récoltes. Existe-il une raison pour laquelle ce grain devant être expédié en Grande-Bretagne aux mois de juillet et d'août ne pourrait pas être emmagasiné dans les élévateurs de Port-Nelson? Aucune.

Si cette route est praticable, les conséquences en seront formidables. Je dis "si" parce qu'on nous a présenté tant de preuves contradictoires à ce sujet. Il y a aussi des différences et des degrés dans le doute. Je sais qu'un grand nombre d'honorables députés ont des doutes sur la possibilité de la route. D'autres, cependant, sont convaincus qu'elle est praticable; qu'elle n'offre aucun danger.

L'hon. M. MANION: Est-ce que des membres du parti auquel mon honorable ami appartient, et je pose la question à titre de renseignement, ont fait une enquête sur le sujet, ou parlent-ils simplement d'après les rapports? Est-ce que des membres de son parti se sont réellement rendus sur les lieux, à l'embouchure du fleuve Nelson, et ont consacré quelque temps à étudier les choses?

M. MILLAR: Oui, deux des membres actuels de notre groupe et M. Hoey—quatre au moins, je pense, des membres de notre groupe ont visité les lieux et les ont étudiés minutieusement.

L'hon. M. MANION: Je parle des détroits et le reste. Ils n'ont pas été jusque-là.

M. MILLAR: Puisque mon honorable ami a soulevé la question, permettez-moi de citer un court passage d'une déclaration du capitaine Bernier de Québec. Je pourrais citer un grand nombre de passages, comme le peuvent maints honorables députés de la droite. Voici ce que dit le capitaine Bernier:

> Après soixante ans d'expérience dans la navigation, le capitaine Bernier déclarait à son interlocuteur: "La route, lorsqu'elle est ouverte, est meilleure que celle du Saint-Laurent. La difficulté n'est pas dans le détroit, mais dans le port."

Les honorables députés devraient prendre note de ce passage à cause de certaines remarques que l'on a entendues récemment. Dans un autre passage, le capitaine Bernier dit:

> La baie d'Hudson même est un paradis pour le navigateur. "Elle a", dit le capitaine Bernier, "un fonds sablonneux uni, on ne voit aucune île ou écueil à partir des détroits."
>
> Il déclara que la période de navigation serait d'au moins trois mois et quelquefois de quatre.

Les honorables députés savent-ils que Port-Nelson est à la même distance de Liverpool qu'est Montréal, si vous ne passez pas par Belle-Ile, c'est-à-dire de 2,966 milles? Mais Port-Nelson est de 1,000 milles plus rapproché du district du grain que ne l'est Montréal. Les honorables députés, je suppose, croiront difficilement cela, mais s'ils consultent la carte, ils verront que tel est le cas. Cela veut dire que l'on élimine un trajet de 1,000 milles. Etudions un instant ce que signifie cette différence de trajet. S'il s'agissait de 1,000 milles de navigation en eau profonde, la différence serait minime, car le prix du transport du grain ou autre fret par eau profonde n'est qu'un huitième du prix du transport par terre. Mais une partie de ce trajet se fait par voie ferrée. Il y a 915 milles de

Saskatoon à Fort-William; il y a 700 milles de Saskatoon à Port-Nelson. Lorsque nous arrivons à Fort-William, nous avons l'eau profonde pour une certaine distance, mais cette eau profonde ne nous conduit pas tout droit à Montréal. Lorsque nous arrivons aux canaux, le prix est presque aussi élevé que par chemin de fer. Il y a 44 milles de canaux sur le Saint-Laurent et 26 milles à Welland; le passage des canaux est dangereux et cause des délais. Une grande partie du grain, au lieu d'être transportés par eau pour la dernière partie du trajet est transportée par chemin de fer de Parry-Sound, Collingwood, Owen-Sound et autres endroits; cela prouve, je crois, que le transport pour la dernière partie du trajet est aussi onéreux que le transport par chemin de fer. Les points de transbordement que j'ai mentionnés se trouvent à environ 400 milles de Montréal, de sorte que sur cette distance de 1,000 milles que j'ai mentionnée, 400 milles et 200 milles du trajet se font par chemin de fer. Si la route de la baie d'Hudson est praticable, cela signifie que notre grain se rendra à Liverpool en voyageant moins longtemps sur l'eau et en parcourant 600 milles de moins par chemin de fer.

L'honorable représentant d'Algoma-Est (M. Nicholson) a demandé: est-ce que la coopérative serait prête à amonceler 100 millions de boisseaux de grain à cet endroit? La coopérative et les autres expéditeurs de grain sont forcés d'avoir du grain à plusieurs endroits, d'avoir au moins assez de grain en tout temps de l'année pour répondre aux besoins du marché. Pour cette raison, on sera toujours forcé d'amonceler du grain à Montréal et à Vancouver et peut-être à Halifax et Saint-Jean. Mais rien n'empêche d'emmagasiner une quantité de grain requise en été, comme je l'ai déjà dit, à Port-Nelson, et avec le trajet plus court, à moins que l'assurance ne soit énorme, à moins que les pertes ne soient si lourdes qu'il devienne impossible de songer à la route, on y gagnera énormément. Avec la forte concurrence qui nous viendra bientôt de la Russie, il nous faudra une route courte et peu dispendieuse, si nous devons continuer à cultiver du grain.

Cette route, si elle est praticable, et je crois qu'elle l'est, nous assurera un commerce plus intense avec la Grande-Bretagne. Je sais que la majorité des gens de l'Ouest en sont convaincus. Un autre élément qui entre en considération est celui-ci: on a souvent fait remarquer dans cette Chambre que le niveau des lacs baisse. Tous les honorables députés ne saisissent peut-être pas très bien ce que cela signifie. Je cite de mémoire, mais je suis convaincu que ma mémoire est fidèle lorsque je dis qu'un immense transbordeur à grain chargé requiert 80 tonnes de fret pour l'enfoncer d'un pouce de plus, ou 2,960 tonnes pour l'enfoncer d'un pied. Ce qui représente environ 33,000 boisseaux. Les honorables députés verront où je veux en venir. Nous espérons pouvoir bientôt mettre fin au détournement des eaux fait par Chicago et, dans une certaine mesure, ramener les lacs à leur ancien niveau. Mais s'il est impossible de le faire, il est évident que le prix du transport du grain et des autres marchandises par la voie des lacs augmentera rapidement. Qu'arrive-t-il quand un grand navire descend les lacs avec une cargaison incomplète? Si l'espace libre mesure un pied, cela veut dire qu'il manque 33,000 boisseaux à la cargaison; si c'est un pied et demi, il manque 49,500 boisseaux. Par conséquent, lorsque la profondeur des lacs baisse d'un pied, il en résulte une perte fort lourde. La situation est déjà assez grave. Si elle s'aggravait et si les pertes augmentaient, il serait encore plus urgent d'ouvrir une nouvelle route par la baie d'Hudson. Je pourrais traiter plusieurs autres points, dont quelques-uns ont été étudiés et d'autres ne l'ont pas été; mais je ne veux pas prolonger la discussion.

M. WOODSWORTH: Comme je suis l'un des représentants de Winnipeg, je ne crois pas devoir voter sans motiver mon attitude sur une question qui a suscité tant de discussion dans l'Ouest canadien. Certains arguments dont on s'est servi ne m'ont pas particulièrement frappés. On nous a dit qu'on doit adopter cette mesure seulement pour donner satisfaction à l'Ouest. Je ne crois pas que cette raison soit suffisante. Le Gouvernement ne devrait pas se rendre aux criailleries d'Oshawa ni de Winnipeg. On nous a dit que la question n'est pas sujette à discussion. Je ne crois pas que cet argument soit soutenable. On nous a dit qu'on a déjà encaissé le coût de la construction par suite de la vente des terres de l'Ouest. Cela, à mon sens, ne suffit pas pour permettre d'accorder ce crédit. On nous dit que le projet n'est pas nouveau. Je suis porté à croire que cet argument a beaucoup de valeur, puisque nous avons déjà consacré des sommes importantes à cette entreprise et que nous perdrions cet argent si nous ne faisions pas au moins ce qu'on se propose par ce crédit, c'est-à-dire remettre la voie en bon état. En passant, je fais remarquer que ce n'est qu'en se servant d'un argument semblable qu'on peut justifier la continuation des frais entraînés par le creusement du canal Welland, étant donné surtout que le Saint-Laurent n'a pas encore été canalisé. Ceux qui

redoutent la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson devraient se rappeler ce qu'on a déboursé pour le canal Welland. Il faut se demander s'il est sage de terminer cette entreprise avant d'avoir complété le réseau des canaux plus près de la mer.

J'ai remarqué que les partisans de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson sont parfois pleins de ressources et changent d'arguments quand il le faut. Si l'on ne peut assurer qu'on se servira de cette voie pour le transport du grain, ils disent qu'on l'emploiera au transport du bétail; si cela ne suffit pas, ils prétendent qu'elle servira à exploiter des pêcheries ou des mines.

M. CAMPBELL: N'en est-il pas de même pour les adversaires du projet?

M. WOODSWORTH: Absolument. On devrait examiner franchement les faits. Ce chemin de fer, même si on le construit jusqu'à la côte, n'aura pas une grande utilité sans aménagements de tête de ligne et ceux-ci coûteront cher. Il est important de choisir entre Churchill et Nelson pour y établir cette tête de ligne. Les partisans du projet peuvent fort bien dire que la question est réglée et qu'on n'y peut rien changer. Je ne le crois pas. Il est inutile de dire qu'on fait dévier la question en parlant du choix à faire entre Churchill et Nelson. On ne doit pas se laisser détourner du projet si celui-ci est avantageux; mais il n'est pas trop tard pour se demander s'il ne serait pas bon de changer l'emplacement des têtes de ligne.

Pour ma part, je considère que la question la plus importante est celle de la praticabilité du détroit.

M. CAMPBELL: L'honorable député veut-il nous dire pourquoi l'on devrait discuter de nouveau la question du choix du port?

M. WOODSWORTH: Je crois qu'on devrait l'étudier en principe. On a fait les déclarations les plus diverses au sujet des deux ports et il n'est pas trop tard pour prendre une décision d'une manière ou de l'autre, étant donné surtout l'importance de la question.

M. HANNESSON: Le crédit à l'étude n'est-il pas destiné aux réparations de la voie déjà construite?

M. WOODSWORTH: J'y arriverai. Nous devrions actuellement étudier, non seulement ce crédit, que j'approuve, mais aussi ce qui peut se produire à l'avenir. Je me prononcerai en faveur du crédit; mais je veux motiver mon vote. Je ne me croirais pas autorisé à approuver cette entreprise à moins d'exposer mes raisons au comité. Nous ne pouvons débourser trois millions de dollars sans savoir quel est notre but.

M. CAMPBELL: Deux groupes distincts d'ingénieurs ont étudié la question à fond et se sont prononcés en faveur de Nelson.

M. WOODSWORTH: Je n'ignore pas que ceux-là sont en faveur de Port-Nelson, mais à coup sûr il n'est pas nécessaire pour nous d'attendre que les rails soient posés et que les têtes de lignes soient construites pour décider une question d'art de l'ingénieur comme celle-ci. En peu de mots, je résumerai les points qui, selon moi, doivent être pris en considération pour décider la construction de ce chemin de fer. D'après la preuve qui, c'est certain, n'est pas unanime et n'est pas non plus concluante, il nous faut réunir les faits suivants.

Les détroits sont ouverts environ deux ou quatre mois, toute au plus quinze semaines, et il ne faut pas y compter chaque année.

M. CAMPBELL: Où mon honorable ami prend-il ses renseignements?

M. WOODSWORTH: Mon honorable ami a fait une étude approfondie de cette question et ce renseignement est puisé, il le sait, dans les divers rapports qui ont été soumis au Gouvernement, par exemple dans celui dont le ministre des Chemins de fer a parlé aujourd'hui, ainsi que dans les documents déposés devant cette assemblée en diverses occasions par le ministre de l'Intérieur, dans les rapports de M. McLachlan et ainsi de suite. Je voudrais renvoyer le comité à un rapport plutôt intéressant qui, j'oserais dire, est le document le plus soigné que nous puissions trouver sur cette question. Cette étude a pour auteur un de mes propres concitoyens, M. W. Nelson Smith, et il est publié dans l'*Engineering Journal* de juin 1924.

Comme je le disais nous pouvons conclure de la preuve qui nous est soumise que les détroits sont ouverts pour une période maximum de quinze semaines et qu'il ne peut pas compter là-dessus chaque année. Cette période comprend apparemment les mois d'août, septembre et octobre. Avant ou après, il y aurait des retards et il faudrait se servir de navires plus puissants, construits spécialement; et comme on l'a déjà dit nous serions forcés de transporter la récolte de l'année précédente. On peut dire qu'il faudrait dépenser de grosses sommes pour avoir des moyens spéciaux de faciliter la navigation, et, comme on l'a fait souvent remarquer, au point de vue commercial il serait bien difficile d'avoir là un port pour la manutention des cargaisons mixtes. C'est la difficulté à laquelle on s'est heurté dans de cas de la

concurrence du port de Québec avec celui de Montréal. Ce dernier est le port d'une ville plus considérable et il en part toutes sortes de cargaisons mixtes. Voilà une des raisons pour lesquelles il a été si difficile pour le port de Québec de se développer comme quelques-uns d'entre nous l'avaient espéré. Alors, n'étant exploité que peu de mois chaque année, ce serait à coup sûr une lourde dépense supplémentaire sous forme d'assurances et de frais généraux de toutes sortes.

En examinant la question au point de vue d'une route pour le transport du grain, je suis porté à croire que les frais annuels dépasseront l'économie qu'on espère réaliser. Il se peut qu'avec le temps les rôles soient renversés; mais d'après ce que je peux voir présentement, en nous appuyant sur la preuve que nous pouvons consulter, il semble qu'on pourrait peut-être employer l'argent destiné à la réalisation de ce projet à subventionner les chemins de fer en existence plutôt qu'en construire un nouveau. En dernier lieu, pourrai-je faire remarquer que, tant que nous n'aurons pas pu devenir les maîtres de notre transport maritime sur l'Atlantique, question dont nous avons tant entendu parler l'année dernière, la coalition maritime pourrait bien réduire à néant les profits que pourrait nous rapporter ce chemin de fer.

Il me semble que nous devrions bien envisager franchement cette question avant de nous engager dans d'autres frais considérables. L'*Engineering Journal* de juin 1924 publiait ce qui m'a paru être un vœu très sage adopté par l'Engineering Institute du Canada:

> Que l'on devrait faire une étude approfondie du projet de chemin de fer de la baie d'Hudson au point de vue technique, économique et national avant qu'on décide de construire, de parachever ou de mettre en exploitation ce chemin de fer.

Je n'irais pas tout aussi loin. Je construirais jusqu'à la marée, vu que nous avons déjà construit sur une assez longue distance. Mais avant d'entreprendre de construire des têtes de lignes qui coûtent cher et de pourvoir aux moyens nécessaire de faciliter la navigation, nous devrions, je crois, mieux approfondir toute la question. J'ai déjà fait savoir que j'appuirais ce crédit qui, c'est mon avis, se justifie bien. Mais j'insiste pour dire qu'on ne devrait pas nous demander l'année prochaine de voter d'autres montants sans que nous ayons plus de preuves devant nous que nous n'en avons maintenant. Pourquoi ne pas donner suite à la suggestion faite dans l'un des articles dont j'ai parlé? Pourquoi le Gouvernement ne nommerait-il pas une commission, non pas d'hommes politiques, mais exclusivement composés d'experts comme l'ancien président de l'Engineering Institute, M. R.-A. Ross, que je ne connais pas personnellement, mais dont la réputation est connue dans tout le Dominion?

M. BEAUBIEN: Est-ce que les ingénieurs experts ne sont pas beaucoup comme les avocats, qui ne s'accordent jamais sur quoi que ce soit?

M. WOODSWORTH: C'est possible; seulement j'ai beaucoup de confiance dans les ingénieurs experts et les savants de notre temps, en général. Je pourrais dire que nous devrions consulter des experts en travaux d'art, en chemins de fer, en construction de ports, en transport maritime et en manutention de grains. Que ces hommes se réunissent et fassent une étude approfondie de la question, cela dût-il coûter quelques centaines de milliers de dollars, et rédigent un rapport, non un rapport comme en a fait le Sénat après avoir assigné quelques gens devant un comité pour y répondre à quelques questions posées au hasard.

M. BIRD: Comment les ingénieurs peuvent-ils s'enquérir du problème autrement qu'on ne l'a fait?

M. WOODSWORTH: Je ne suis pas un ingénieur, mais quand certains honorables députés du parti progressiste vont à la baie d'Hudson, regardent l'eau, s'y baignent et reviennent nous dire que la route est praticable, il est fort possible, à mon sens, que des ingénieurs ayant les données de la science à leur disposition, puissent exprimer une opinion qui ait au moins autant de poids.

M. BIRD: Comment les ingénieurs vont-ils s'enquérir de la navigabilité de la baie?

M. WOODSWORTH: Je n'ai pas dit seulement des ingénieurs, mais aussi des experts en navigation.

M. BIRD: Comment vont-ils procéder à leur travail?

M. WOODSWORTH: Il y a plusieurs avis à donner. J'ai entendu dire, par exemple, que la ligne une fois en exploitation, il pourrait être fort utile de faire diriger par des observations d'aviateurs la course d'un navire au milieu des glaces flottantes. Je puis dire que j'en ai causé avec des aviateurs et qu'ils n'ont pas paru goûter la chose, mais si ce moyen est praticable après l'achèvement de la ligne, il est praticable maintenant. En outre, je ne vois pas pourquoi on n'envoie pas là-bas quelques-uns des navires de la marine commerciale de l'Etat qu'on est en train de vendre, afin qu'ils y fassent de fréquents voyages d'ici à deux ou trois ans et fassent un relevé attentif de la navigabilité.

M. HAY: Le gouvernement de sir John Macdonald y envoya une expédition il y a quarante ans et nous avons son rapport. Elle recueillit les avis d'experts.

M. WOODSWORTH: Oui, j'ai lu ce rapport. Et je sais parfaitement, en tant que vieil habitant de l'Ouest, que la compagnie de la baie d'Hudson utilise cette route depuis ce temps.

M. HAY: Je ne parle pas de la compagnie de la baie d'Hudson; je parle de l'expédition envoyée par le gouvernement de sir John Macdonald en 1885.

M. WOODSWORTH: J'ai dit que j'ai lu le rapport et j'ai ajouté que la compagnie de la baie d'Hudson utilise la route depuis bien plus longtemps. Tout cela est vrai, mais autre chose est d'envoyer là-bas un navire qui attend une trouée à travers les glaces, et autre chose d'établir un service commercial moderne de vapeurs. Nous y gagnerions à dépenser une somme considérable à nous enquérir de la possibilité de transporter le grain par cette route, avant d'entreprendre les grands déboursés nécessaires.

L'hon. M. DUNNING: Je me demande si mon honorable ami me permettra de donner ici une explication que j'aurais dû fournir plus tôt. Pour ce qui regarde les investigations scientifiques, nous avons déjà fait faire le relevé complet de l'estuaire du Nelson jusqu'en eau profonde, les sondages ont eu lieu à deux reprises différentes, et les cartes existent. Les données du génie touchant l'estuaire du Nelson sont donc déjà entièrement à notre disposition. Quant au port de Churchill, il y a le relevé hydrographique de 1910, les sondages ayant été pratiqués jusqu'en eau profonde. Le département de la Marine et des Pêcheries possède aussi des renseignements considérables touchant les courants dans les détroits de la baie d'Hudson et l'état général de la navigation. Je donne cette information simplement pour assurer mon honorable ami que les gouvernements passés n'ont pas perdu de vue les aspects techniques de ces diverses questions, et que le Gouvernement actuel ne les oublie pas. Dans divers départements nous avons des experts sur ces questions, et le projet d'utiliser l'aviation, mentionné par mon honorable ami, est à l'étude. Je puis dire que l'idée est fort promettante. Il faut se rappeler que les icebergs comme tels se trouvent très rarement dans les détroits de la baie d'Hudson; l'obstacle, c'est le champ de glace. Je puis dire franchement au comité que, depuis que je suis ministre, j'ai étudié tous les livres de bord de vapeurs qu'il y a au département des Chemins de fer et les cartes de toutes les routes.

Un MEMBRE: Quelques-unes de Lunenburg?

L'hon. M. DUNNING: Oui, de Lunenburg. Comme de raison, il n'y a pas à la baie d'Hudson de marché pour les produits dont parle mon honorable ami. Ce qui nous frappe relativement aux livres de bord et aux cartes de route, surtout ces dernières, c'est que lorsqu'un navire rencontre des glaces, très souvent après avoir été arrêté d'une demi-journée à une semaine, il découvre en peu de temps un libre passage à quelques milles de l'endroit où il s'est heurté à la glace, mais alors en dehors du champ de vision du navigateur. En fait, un navire peut se trouver en eau libre à quelques milles de distance d'un autre pris dans un champ de glaces. Les techniciens du ministère étudient actuellement la question des perspectives d'observations en hydroplanes. Il est tout probable que la navigation peut être grandement aidée de cette manière en informant le capitaine d'un navire de la direction où vraisemblablement la mer est libre. Sans quoi, naturellement, le capitaine ne peut compter que sur la portée de sa vue. Tout cela est à l'étude, et je ne puis assurer mon honorable ami que nous n'avons pas besoin de commission d'experts pour cela.

M. WOODSWORTH: Je suis bien aise d'avoir l'assurance du ministre qu'il ne manque pas de renseignements, mais je préférerais qu'il fût moins certain de son affaire, car il me semble que l'information si contradictoire publiée ces dernières années justifierait quelque chose de plus précis sur les points que j'ai mentionnés déjà. J'ai cru qu'il n'était que juste d'expliquer mon attitude sur cette question. Je me propose de voter cette dépense, si le crédit en vient au vote. J'appartiens à l'Ouest que j'ai vu progresser depuis quarante-quatre ans jusqu'à former actuellement trois grandes provinces. Je me souviens du temps où nous allions de Calgary à Edmonton en bateaux. Qui eût dit alors qu'en peu d'années un magnifique capitole et une grande université se feraient vis-à-vis, dominant l'ancienne petite traverse au pied du vieux fort? Nous les pionniers de l'Ouest sommes convaincus qu'il faut prendre quelques risques. Et je pourrais dire que, sans avoir à notre disposition des renseignements aussi rassurants que nous l'aimerions, l'entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson ne comporte probablement pas pour nous plus de risques que n'en court généralement tout individu dans ses propres affaires, dans l'Ouest.

Je n'ai plus qu'un mot à ajouter. Je ne crois pas que nous ayons une idée des forces hydrauliques que la construction de ce chemin de fer va rendre accessibles dans le nord.

Nous trouverons peut-être des métaux; du poisson aussi probablement; mais je suis certain que les sources d'énergie hydraulique nous compenseront pleinement des frais de cette entreprise. Celles-ci au moins, nous les entrevoyons déjà.

M. CAMPBELL: A cette phase avancée de la discussion, je n'ai pas l'intention de retarder le comité longtemps. Le Parlement discute cette question depuis cinq ans, et pour l'information de l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord (M. Woodsworth), je lui indiquerai le rapport d'un ingénieur, M. J. W. Tyrrell envoyé dans le détroit d'Hudson en 1903 pour y étudier la situation. Il se logea dans le roc, à 400 pieds au-dessus du niveau de la mer, d'où il observa le mouvement de la glace durant tout l'hiver. Il dit dans son rapport que, sauf en janvier et février, la glace était constamment en marche et qu'un navire pouvait s'y frayer passage à travers les espaces libres. Voilà qui diffère considérablement des paroles de l'honorable député de Winnipeg-Centre-Nord, et qui tendrait à indiquer que certaines années du moins les conditions n'étaient pas si mauvaises. . .

Je lui indiquerai aussi le rapport de M. A. P. Low, autre ingénieur envoyé dans la baie en charge du *Neptune*. Il hiverna à l'intérieur du détroit et en sorti au printemps. Il écrit dans son rapport:

> Il y a peu de doute qu'un navire construit spécialement pour la navigation dans la glace ne puisse traverser le détroit en toute saison, mais le voyage serait long et le danger grand.

Je citerai aussi le rapport du Sénat en 1907 où il est dit:

> Les témoins s'accordent à dire que la baie est libre toute l'année, le détroit aussi toute ou presque toute l'année, et qu'il le serait continuellement sans la glace qui suit le chenal. Des aides à la navigation la faciliteraient considérablement et en prolongeraient la saison.

Je ne vois absolument rien à gagner en ajoutant aux dépenses pour recommencer une longue enquête sur sujet. Deux enquêtes complètement différentes ont déjà été faites en différents temps, nous avons déjà dépensé des sommes considérables à ce propos, et la route est praticable ou elle ne l'est pas. Nous devons certainement être en état de nous prononcer maintenant, sans gaspiller temps et argent à reprendre la question.

M. FOSTER: J'hésite beaucoup, monsieur le président, à intervenir dans cette discussion étant donné que je suis probablement le seul député qui soit allé dans la baie d'Hudson. J'ai donc eu l'avantage de me renseigner par moi-même sur la véritable situation de cette

[M. Woodsworth.]

région. Mais un peu de connaissance personnelle ne met certainement pas quelqu'un en état de parler sur un sujet de cette nature. Cela me rappelle quelque peu les discours de banquets dont on dit que les meilleurs sont ceux qui annoncent le sujet, s'en éloignent et n'y touchent plus jusqu'à la fin. Mais il n'en demeure pas moins que, touchant ce crédit et tous ceux qui suivront, il faudra des années pour épuiser d'une manière satisfaisante cette question à laquelle je m'intéresse particulièrement.

D'abord, je représente un comté de l'extrême est du Canada qui ne profitera guère de cette ligne quand même elle deviendrait un grand moyen de transport du grain. Si l'on trouve bon, à un point de vue économique, de voiturer le grain de l'Ouest par ce chemin de fer, je suis sûr que les expéditeurs de grain passant par Buffalo et les ports américains, en plus de celui qui prendra la direction de cette nouvelle ligne septentrionale, ignoreront complètement la ligne construite spécialement pour le transport du grain de Winnipeg à Québec et aux Provinces maritimes, le Transcontinental. Par conséquent, quoi qu'il advienne, ce projet sera de nature à nuire à ma région.

Tout de même, ce n'est pas le principal point à considérer parce que je comprends, comme les habitants de la Nouvelle-Ecosse l'ont toujours fait depuis qu'ils sont entrés dans la confédération, que nous devons consentir à de nombreuses concessions dans l'intérêt général du pays. S'ils sont devenus quelque peu fatigués de donner sans recevoir grand'chose en retour, je puis vous assurer que ce sont des projets comme celui-ci et les sommes considérables dépensées pour les chemins de fer dans tout le Canada qui en sont la cause en grande partie.

Je ne dis pas que je vais appuyer ce crédit. Ma première objection est qu'à mon humble avis ce n'est pas le moment pour notre pays de s'aventurer dans ce projet de transport qui nous coûtera 3, 10, 20 ou 50 millions. Je ne puis m'empêcher de penser que nous avons, depuis vingt-cinq ans, dépensé de l'argent pour nos problèmes de transport, entassant les déficits d'année en année, de sorte qu'aujourd'hui nous avons sur les épaules une dette écrasante. Cependant, les honorables députés de la droite, aussi bien que d'honorables membres de ce côté-ci, se prononcent avec enthousiasme en faveur de projets comme celui-ci, ce qui semblerait indiquer au moins que notre fardeau est fort léger. C'est le même enthousiasme qui nous a imposé les problèmes actuels de nos chemins de fer, et qui, faute d'examen et de renseignements voulus, nous a coûté des millions

de dollars qui ne nous seront jamais remboursés. Quelle est la situation financière du Canada? Que les honorables députés songent pour un instant que la dette nationale est de $2,422,000,000. Ajoutez à cela les dettes provinciales au montant de 784 millions et les dettes municipales qui sont de 794 millions. Calculez ensuite le montant d'argent emprunté à l'extérieur et sur lequel nous sommes obligés d'acquitter un intérêt annuel, et nous constatons que ce petit Dominion de neuf millions d'habitants a une dette gigantesque de 8,000 millions sur laquelle il nous faut payer l'intérêt. Avant de sanctionner des propositions de cette nature en votant 3 millions,—et sans contredit, dans quinze ou vingt ans, cette somme sera de 50 ou 75 millions,—nous devrions user de beaucoup de prudence. Etant données les obligations du pays, nous devrions réfléchir avant de voter des millions pour des raisons purement sentimentales. Cette somme globale de 8,000 millions de dollars due par neuf millions d'habitants représente $940 pour chaque homme, femme et enfant du Canada. Ces chiffres sont exacts: ils ont été calculés par des hommes d'affaires dignes de confiance. Ce total est stupéfiant, et mes commettants se demandent ce que ce projet signifie pour eux. J'ai fait un petit calcul ici, comprenant une période de vingt-cinq ans en supposant que la dépense atteigne 50 millions. Avec 20 millions déjà dépensés, sur la base de 4 p. 100, la Nouvelle-Ecosse aura à payer 2 millions, ou mon comté seul, $140,000, en frais de premier établissement. L'intérêt annuel de cette somme sera de $8,000 à $10,000. Je ne donne pas mon vote à la Chambre parce que quelqu'un qui n'a jamais visité la baie d'Hudson dit qu'en septembre et en octobre on s'est baigné dans cette région et que le climat est magnifique. D'après mes renseignements, ce n'est pas le climat seul qui rendra cette ligne rémunératrice. Quant à la baie même, comme dit le ministre, les difficultés sont suscitées par les champs de glace de 100 milles de longueur sur 75 à 85 milles de largeur. Lorsqu'un navire quittera le quai, se propose-t-on de le faire accompagner par un aéroplane qui laissera pendre une corde pour indiquer la route à suivre et prévenir le navire de l'endroit où commencent les champs de glace? Le service de l'air pourra être de quelque utilité en cette région. Après tout cependant, tant que vous n'aurez pas établi, ainsi que mon honorable ami de Pictou l'a déclaré, que cette route est praticable, les conditions climatériques à la baie d'Hudson, pour ce que nous en savons, indiquent certes qu'il faudra faire exécuter passablement de travaux avant que cette route soit utilisable pour le transport du grain. Le projet est-il praticable ou non? Je n'en sais rien. Cependant, je me permettrai d'ajouter ceci: après avoir fait un voyage dans cette région, la Chambre ne saurait me voter assez d'argent ce soir pour me décider à retourner dans ces parages à bord d'un brise-glace de l'Etat, construit tout spécialement pour naviguer dans ces parages. Et j'ajouterai encore ceci: depuis deux siècles que la compagnie de la baie d'Hudson fait le commerce dans ces régions et, en dépit de tous ses millions, elle n'a jamais construit un seul navire à vapeur, à venir jusqu'à l'année dernière. Les journaux ont annoncé la semaine dernière que la compagnie a mis pour la première fois un navire à vapeur en service sur la baie d'Hudson et pour la traversée de l'Atlantique et ce navire est du type du brise-glace.

Ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Pictou, s'il est nécessaire de mettre en service sur cette route des navires de ce type-là, c'est un problème de mathématiques assez simple que de calculer de combien il faudra hausser les tarifs de fret, si l'on tente de transporter le grain dans ces navires au lieu d'utiliser les navires ordinaires qui fréquentent les ports de l'Atlantique situés plus au sud. Or, si l'on nous demande de voter ce crédit en vue de construire le chemin de fer de la baie d'Hudson pour le transport du grain, j'estime que les renseignements que nous avons ne nous autorisent nullement à le faire.

Revenons maintenant à la seconde raison invoquée à l'appui du projet, savoir que le sous-sol des deux côtés de la voie ferrée abonde en richesses minérales et que le chemin de fer devrait être construit comme route de colonisation. A mon titre de Canadien, j'espère que le sous-sol des deux côtés du chemins de fer de la baie d'Hudson récèlent de grandes richesses minérales de toutes sortes, de même qu'il est à ma connaissance que le poisson foisonne dans les eaux de la baie et des cours d'eau de la région. Etant donnés les millions que nous avons déboursés pour la construction de chemins de fer de colonisation et les difficultés que nous éprouvons à décider les colons à s'établir le long de ces voies ferrées, en dépit de tous les moyens employés, je soutiens que l'heure n'est pas propice pour lancer le pays dans une nouvelle entreprise de cette nature comportant le débours de trois ou quatre millions des deniers publics.

Il n'y a qu'une seule raison en faveur du projet et de l'adoption de ce crédit et c'est une raison de sentiment.

Par suite de la propagande qui a été faite pendant de nombreuses années et du fait que

les chefs des divers partis, les uns après les autres et dans le but d'obtenir l'appui de la population de cette partie du pays, ont été obligés de faire le voyage de l'Ouest et de prendre des engagements au nom de leur parti partout le Canada, un sentiment s'est développé dans l'Ouest en faveur du projet. Or, si nous adoptons le crédit en délibération, nous le ferons pour obéir à ce sentiment proconcé qui existe dans les provinces des Prairies. Après avoir écouté les arguments invoqués à l'appui de la mesure, j'estime que c'est là la seule raison que l'on puisse faire valoir pour demander à mes commettants de la Nouvelle-Ecosse de voter des fonds à cette fin. Ce serait le moyen de donner satisfaction à la grande masse de la population de l'Ouest; nous le ferions dans le but de démontrer à nos concitoyens de l'Ouest que les gens de l'Est sont disposés, comme ils l'ont toujours été du reste depuis la Confédération, à mettre l'épaule à la roue et à leur aider à porter ces nouveaux fardeaux afin que l'unité nationale règne au Canada. Voilà la seule raison qui me dise quelque chose et, si je vote à l'appui de la mesure, ce sera pour ce motif sans tenir aucun compte de toutes les autres raisons que l'on a fait valoir ici.

M. CAHAN: Etant donné qu'il est près de minuit et que nous avons discuté d'autres questions que celle-là depuis deux heures de l'après-midi, je suggère qu'il serait raisonnable de lever la séance.

Quelques MEMBRES: Adopté.

M. CAHAN: Les manifestations d'opinion en faveur de la mesure qui se sont produites de ce côté-ci de la Chambre font voir que le leader du Gouvernement peut compter sur un nombre suffisant de voix pour la faire adopter. Cependant, vu l'intérêt que tous les honorables membres portent au projet du chemin de fer de la baie d'Hudson,—projet qui intéresse tout le monde beaucoup plus que n'importe quelle autre mesure soumise à la Chambre,—j'estime qu'il ne serait pas sage de nous forcer à discuter cette question après minuit. Je suis prêt à commencer mes remarques, mais la Chambre a fait preuve de bonne volonté en ce qui regarde cette question. Le temps n'a pas été gaspillé en longs discours. Avec tout le respect que je dois à mes honorables amis, je suis d'avis que l'on pourrait fort bien ajourner le débat quitte à le reprendre pour une couple d'heures demain, car il y a encore un certain nombre de nos collègues qui tiennent à exprimer leur avis sur cette question.

Le très hon. MACKENZIE KING: Il est tout naturel que je désire me rendre au désirs de mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges si le sentiment général de la Chambre était d'accord avec le sien. Cependant, j'incline à croire que mon honorable ami reste à peu près le seul membre de l'Assemblée qui désire prendre part au présent débat.

Quelques MEMBRES: Non, non.

Le très hon. MACKENZIE KING: Il va de soi que je serai heureux d'en passer parce que décidera le comité. Je ferai observer toutefois que le Gouvernement ne verrait pas d'un bon œil que le débat se prolongeât, et j'estime qu'en réalité la Chambre désire que nous terminions le présent débat ce soir, si c'est possible. S'il se continue une autre journée, nous avons bien des chances d'entendre répéter les discours de cet après-midi et ce sera une journée perdue. Mon honorable ami me permettra de lui faire observer que, la semaine passée, nous étions prêts à procéder sur ce sujet particulier, mais, à la demande du chef intérimaire de l'opposition, nous avons remis le débat de vendredi dernier à aujourd'hui afin d'accorder toute la latitude voulue aux députés de la gauche.

M. CAHAN: Je ne crois pas que cela vous ait fait perdre du temps. Nous avons fort bien employé le temps durant lequel la discussion a été remise. Il ne serait ni sage ni habile de montrer au pays que le vote touchant le chemin de fer de la baie d'Hudson est imposé à minuit sans permettre aux députés d'exprimer leur opinion, car, aux yeux du pays, c'est l'un des grands problèmes présentés à la Chambre. Comme il le sait bien, l'honorable ministre trouvera assez d'appui de la gauche pour faire adopter sa mesure quand le vote viendra, mais je suis d'avis que les députés de la gauche devraient avoir le temps d'exprimer leur opinion. Le très honorable ministre insiste-t-il pour que je continue.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je voudrais connaître l'opinion du comité.

M. BEAUBIEN: Je ne crois pas qu'il soit juste de remettre ce débat, du moins pour nous qui venons de régions éloignées, qui restons ici toute la session et ne pouvons retourner chez nous comme les autres députés. Nous l'avons remis la semaine dernière pour rendre service à des députés forcément absents et je ne m'y suis pas opposé, je n'ai pas voulu combattre la proposition. Néanmoins, je ne vois pas pourquoi les honorables députés ne procéderaient pas à présent. Nous avons discuté cette question toute la journée, et si

nous la remettons à demain, il se trouvera peut-être des députés pour demander un autre ajournement parce que certains députés seront absents. Je ne crois pas que cela soit juste à l'égard des députés qui demeurent ici toute la session.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons certainement pas perdu de temps en ajournant.

M. BEAUBIEN: Je dis que tout nouveau délai serait injuste pour les députés de l'Ouest et des Provinces maritimes qui sont ici depuis le 7 janvier. Quelques-uns d'entre nous ont été chez eux au cours du premier ajournement, parce que nous devons voir à nos propres affaires, exactement comme les honorables députés qui viennt des provinces de Québec et d'Ontario et dont les foyers sont comparativement près d'ici. Je pense mes objections bien fondées. Les députés au nom de qui je parle ne peuvent s'éloigner aux fins de semaine, mais doivent demeurer ici. Conséquemment, je crois que les autres députés devraient être justes, nous laisser continuer ce débat et en finir ce soir.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me lève simplement pour faire observer que nous n'avons pas fait perdre de temps à la Chambre par un ajournement. (*Exclamations.*) Les honorables députés peuvent rire, mais la prétention que nous avons perdu du temps à cause d'un ajournement est absolument erronée. Cela ne nous a pas fait perdre de temps du tout.

L'hon. M. DUNNING: Je ne voudrais pas imposer le vote à la Chambre,—c'est, je crois, le terme dont s'est servi l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges. Nous n'avons aucunement cette intention. C'est une question que le comité doit décider lui-même. A en juger par ses sentiments, il semble disposé à continuer la discussion.

Quelques DEPUTES: Pas ce soir.

L'hon. M. DUNNING: En ce qui regarde le Gouvernement, nous sommes prêts à continuer ou à ajourner, selon la décision du comité.

M. ROSS (Kingston): Il y a plusieurs députés qui désirent parler à ce sujet.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je voudrais formuler une demande sans demander autre chose qu'une promesse que je crois susceptible d'être donnée dans le moment. Si le Gouvernement accepte d'ajourner le débat maintenant, mes honorables amis de la gauche voudront-ils se charger de le continuer dès que la Chambre se réunira, demain après-midi? Comme les honorables députés s'en souviennent, j'ai annoncé que nous allions prendre le crédit de la baie d'Hudson, en comptant y consacrer toute la journée, mais notre motion de former la Chambre en comité des crédits a été l'objet d'un amendement dont la discussion a pris la plus grande partie de l'après-midi. Si je croyais que la même chose soit pour se produire demain, je m'opposerais certainement à l'ajournement en ce moment. Cependant, si les honorables députés de la gauche peuvent promettre maintenant qu'on ne fera pas d'opposition demain quand la Chambre procédera à la discussion du chemin de fer de la Baie d'Hudson, dès l'ouverture de la séance, je consens parfaitement à ce que mon honorable collègue des Chemins de fer propose que le comité fasse rapport et s'ajourne.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je puis dire que l'opposition n'a jamais fait de difficultés au Gouvernement relativement aux motions pour que la Chambre se forme en comité des crédits ou s'ajourne. Je suis certain qu'on n'a pas raison de se plaindre à ce sujet. C'est pourquoi, je trouve que mon très honorable ami n'est guère juste quand il cherche à nous imposer cette condition. Je ne sache pas dans le moment que l'opposition se propose d'exercer ses prérogatives, mais je ne suis pas disposé à aller plus loin. Je n'ai rien à l'idée dans le moment et c'est tout ce que je puis dire. Mon très honorable ami conviendra que je ne puis faire mieux. Je ne pense pas réellement qu'on puisse nous reprocher d'avoir proposé un trop grand nombre d'amendements.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je suis prêt à accepter la parole de mon honorable ami à l'effet que l'opposition, à sa connaissance, n'a aucunement l'intention de présenter quelque motion de nature à retarder la discussion de cette question demain.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

Le très hon. MACKENZIE KING propose l'ajournement de la Chambre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suppose que nous continuerons l'étude du même crédit demain.

Le très hon. MACKENZIE KING: Il est entendu que nous continuerons l'étude du crédit du chemin de fer de la baie d'Hudson et les autres crédits du ministre des Chemins de fer. Si nous en avons le temps, nous aborderons peut-être certains crédits du département des Travaux publics. Nous devrions aussi être prêts à passer à l'examen des résolutions et des projets de loi inscrits à l'Ordre du jour.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On m'a parlé de la loi des grains. Cette mesure sera-t-elle mise à l'étude si nous en finissons avec le crédit de la baie d'Hudson?

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est fort possible.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à minuit.

INDEX

SESSION 1926

Aciéries Dominion, 4461

Affaires extérieures:

Allemagne
Réparations, 1449, 1505, 1550
Société des nations, 1447
Traité avec la Russie, 2813
Antilles, traité, 1680
Australie: 1562
Australie: Traité, 853, 1094, 1298, 1322, 1368, 1509, 1568
Belgique et France, devises dépréciées, 2225
Canada (Le) et la politique étrangère de l'Empire, 1578, 1781
Chicago, canal d'assainissement, 338, 383
Conférence, désarmement (Genève), 3759, 3788
Conférence impériale de 1926, 1614, 2463
Conférence internationale du commerce, 3786, 4116
Dépenses du département des Affaires extérieures, 2939
Etats-Unis, représentation du Canada, 301, 4196
Exposition de l'Empire britannique, 2580
France et Belgique, devises dépréciées, 2225
Frontières, Etats-Unis et Canada, dépôt de rapport, 428
Goélette *Eastwood,* 1320
Grande-Bretagne, grève, 3308, 3356, 3432
Hyde (J. Reid) et le bureau du haut commissaire, 1556
Innes (Le colonel Robert), 1576
Locarno, traité, 339, 382, 587, 1366, 1502, 1831, 3654
Los Angeles, subvention à un cercle canadien, 1514
Pensions impériales, 874, 1568
Pictonian (Le), 1569
Russie, 2813
Saisie du navire *Pescawha,* 2981
Société des nations; rapport des délégués canadiens à l'Assemblée, 851
Société des nations; représentation du Canada, 3261
Traités internationaux, 4788
Vente des produits de l'Empire en Grande-Bretagne, 4459

Affaires indiennes:

Adjudication en faveur des Cayugas, 899, 954
Agence indienne à Cardston, 3260, 3262, 3355, 3578
Agent Faunt de la réserve de Cardston, 4003
Agent à Punichy, 5195
Députation des Six Nations, 1873
Fonctionnaires de la réserve du lac aux Oignons, 2710
Hôpital des Indiens dans la Saskatchewan, 3260
Indiens des Six nations, 1779, 2710
Lacouture (Le R.P.), et les fonds Indiens, 1901
Pétition des tribus de la Colombie-Anglaise, 4329, 4445
Reboisement des réserves, 2813
Réserve de Cardston, 3896
Réserve de Fort-Alexandre, 1322, 1366
Réserve de l'Ours-Blanc, 4060
Réserve du lac La Selle, 2581, 3759, 3782, 3896
Terre de la réserve du lac La Selle, 5194
Vente de veaux sur la réserve des Piégans, 1528

Agriculture:

Assurance de l'Etat sur le bétail, 2812
Beurre australien et néo-zélandais, enveloppes, étiquettes 2002
Beurre importé d'Australie, 1208
Calgary (Enquête sur les parcs à bestiaux de), 4457
Classement des œufs, 4199, 4461
Classement et importation des œufs, 1557
Classement du beurre et du fromage, 2201
Comité relatif à l'élevage du bétail, 3909
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2265
Criblures, 3756, 3887, 4123
Déshydratation des fruits et légumes, 2278, (crédits), 3879
Entomologie, crédits, 3882
Entrepôts frigorifiques, 2226

Agriculture—*Fin*
Expéditions de bétail par la Marine marchande, 4059
Exportation des bestiaux en Grande-Bretagne, 1093, 1506, 2197
Exportation de chevaux, 4785
Fermes annexes et sous-stations expérimentales, 3431
Ferme expérimentale de Harrow, 4119
Ferme expérimentale de Lacombe, 2812
Fonctions de M. L. W. Minkler, 2580.
Fonctionnaires de la division de l'industrie animale, 1776
Frais de publicité, 1520
Fruits, crédits, 2235
Importation de fraises, 4197
Importation de moutons reproducteurs, 3842
Importation de plantes et de bulbes, 3356
Importation de semence de trèfle, 1557
Industrie laitière, crédits, 2104
Marché anglais pour le bétail canadien, 3787
Marquage des œufs, 1716
Marshall (Duncan), 1517
Pertes d'animaux à la ferme expérimentale centrale, 2710
Poudres arséniées sur les arbres fruitiers, 587
Rapport, 2197, 2278, 2386
Recettes des fermes expérimentales, 2121
Rodrigue (P.), 4788
Saskatchewan, expédition de chevaux, 3036
Service de police sanitaire des animaux, 1564
Station d'expérimentation de Frédéricton, 1531
Station d'expérimentation de Swede Creek, 4120
Syndicat de vente du bétail, 3842
Terrain de démonstration le long du chemin de fer de la baie d'Hudson, 1900
Troupeaux certifiés, 4118
Tuberculose bovine, 1900, 3358
Vente des œufs au Canada, 191
Zone de cantonnement dans la vallée du Fraser, 2686

Alexandra (Sa Majesté la reine):
Décès, 1091, 1206, 3257

Amalgamated Civil Servants of Canada, 1771

Anderson (Alexander James), Toronto-High Park:
Discours du trône, 1218
Droits sur les automobiles, 2058
Train spécial à Ottawa, 5795

Anderson (Robert King), Halton:
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2172

Anderson (Robert King)—*Fin*
Directrice des postes à Key-Junction, 2329
Discours du trône, 993
Edifices publics, crédits, 4416
Exportation du bois à pâte, 1781
Fabrication du papier en Australie, 1562
Fruits, crédits, 2245
Importations de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, 1517
Loyers, entretien, etc., Travaux publics, 4419
Marshall (Duncan), 1517
Secours aux pensionnaires de guerre, 281
Service maritime et fluvial, enlèvement d'obstacles, 2307
Vente de navires de la Marine marchande, 1523

Armstrong (Ernest Frederick), Témiskamingue-Sud:
Loi de la députation, 1704
Red Lake and North Western, 5157

Armstrong (J. E.), Lambton-Est:
Ajournement de la Chambre, 671
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1630
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1908
Avance de douze millions à la commission du port de Montréal, 4444
Belle-Rivière, 5195
Budget, 3223
Canal d'assainissement de Chicago, 1889
Céleri des Etats-Unis, 3700
Charbon de l'Alberta, 1092
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4222
Coalition des lignes de navigation sur les Grands-lacs, 2001
Déshydratation des fruits et légumes, crédits, 3880
Discours du trône, 926, 1246
Droit sur le sucre brut, 2004
Edifices publics, crédits, 4403
Edifices publics, Chambre des communes, crédits, 4403
Entrepôts frigorifiques, 2226-32
Enquête sur l'approvisionnement de combustible, 1589, 3169
Enquête sur le prix du transport de la houille, 991
Enveloppes du beurre australien et néo-zélandais, 2002
Fleuves, etc., crédits 4715
Frais d'entretien des bateaux de la douane et répression de la contrebande, 1687
Importation de sucre brut et de beurre, 3175

Armstrong (J. E.)—*Fin*
Loyers, entretien, etc., Travaux publics, 4426
Marine marchande, 1507, 1534
Rapport du comité de l'agric., demande de rescision, 2683
Sauvetage, crédits, 2314
Service maritime et fluvial, enlèvement d'obstacles, 2307
Tarif douanier, 3604
Tarif douanier, fruits, 3627
Tarif douanier, fils de soie artificielle, 3661
Tarif douanier, sucre, 3634-41
Tarif douanier, préférence britannique, 3761
Traité avec les Antilles, 1745, 1768, 1841-45, 4182
Transport du charbon sur les chemins de fer Nationaux, 2528
Usines de la Dodge Motor Company, 3755
Zone de sables pétrolifères de l'Alberta, 3355

Arthurs (James), Parry Sound:
Avances aux soldats-colons, 2151, 2405, 2415
Budget, 2870
Droit d'exportation sur le bois à pâte, 1656
Etablissement agricole des soldats, 2082, 2290
Loi des revenus de guerre, 4370
Pensions aux vieillards, 2550
Prohibition des exportations de bois à pâte, 1575
Revenu de la poste à Key-Junction, 3949
Service maritime entre le Canada et Cuba, 3036
Soldats-colons, 2082, 2151, 2290, 2405, 2415
Vente de navires de la marine marchande, 1872

Auditeur général:
Dépôt du rapport, 1188
Nomination, 1567
Rapport, question, 337, 430, 498, 586, 764, 808, 851, 992, 1166, 4784
Réorganisation du bureau, 1525

Baker (Richard Langton), Toronto Nord-Est:
Budget, 3184
Loi de l'impôt sur le revenu, 4359

Baldwin (Willis Keith), Stanstead:
Budget, 2668
Discours du trône, 1237
Traité avec les Antilles, 1752
Saisies par la douane à Beebe-Junction, 1535
Saisies par la douane à Rock-Island, 1535

Barber (Harry James), Fraser Valley:
Ajournement de Pâques, 1829
Budget, 3049

Barber (Harry James)—*Fin*
Canton indemne de tuberculose, 3358
Chenal du fleuve Fraser, 1542
Dessèchement du lac Sumas, 4784
Discours du trône, 369
Domicile du juge senior des comités de Prescott et de Russell, 1556
Fleuve Fraser, crédits, 4718
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4164
Marquage des œufs, 1721
Nouvelle estimation des terres des soldats, 1321
Pensions aux vieillards, 2559
Pétition demandant l'annulation d'une loi, 2861
Pétition de propriétaires de terres à Sumas, 3789
Piscifacture du lac Harrison, 1899
Ports et rivières, crédits, 4721
Saisies par les douaniers, 1564
Sous-agents de colonisation, 4457
Zone de cantonnement dans la vallée du Fraser, 2686

Beaubien (A.-L.), Provencher:
Acoustique de la Chambre, 32
Ajournement de la Chambre, 1208
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1912-1913
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4252-56
Chenal maritime du Saint-Laurent, crédits, 4081
Code criminel, 4105
Crédits agricoles, 3964
Discours du trône, 449, 470, 593, 1468.
Droits des Provinces maritimes, 2342.
Edifices publics, crédits, 4414
Enquête du comité des douanes, 5186
Inondations à Stuartburn, 1116
Loi de l'immigration, 4140
Loi des réserves forestières et des parcs, 3860
Machines pour l'exploitation des fruits, 3226
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 4647
Production de grain, éleveurs, question, 1173
Règlement de la Chambre des communes
Renvoi de la discussion de l'enquête du comité des douanes, 5119
Renvoi de la résolution n° 349 au comité des subsides, 1735
Viande consommée par tête de population, 3047

Beaudry (E.-F.), 3260

Bell (Charles William), Hamilton-Ouest:
Ajournement de la Chambre, 667
Canal Welland, 1555
Commissaires des ports de Montréal et de Québec, 3577
Enquête du comité des douanes, 4886
Loi des marques de commerce et dessins de fabriques, 4662
Motion de défiance, 104

Bell (Leslie Gordon), Saint-Antoine:
Ajournement de la Chambre, amendement, 773
Comité des Chemins de fer nationaux et de la Marine marchande, 3593
Motion de défiance, 66

Bell (Thomas), Saint-Jean-Albert (N.-B.):
Commission du port de Québec, 2685
Coût des canaux, 1656
Quais et brise-lames, crédits, 4670
Service maritime et fluvial, enlèvement des obstacles, 2306

Bennett (L'hon. Richard Bedford), Calgary-Ouest:
Ajournement de la Chambre, 642, 735
Amendement à la motion d'ajournement de la Chambre, 703
Appel de la décision de l'Orateur au sujet de la pétition de l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3178
Approvisionnement de combustible, 474, 497
Appointements des postiers, 3841
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1917
Avances aux soldats-colons, 2537
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4501
Budget, 3524
Charbon de l'Alberta, 807, 1321
Chemin de fer de la baie d'Hudson (crédits), 4224, 4321
Discours du trône, 1492
Droit du Gouvernement de conserver le pouvoir, 1954
Edifices publics, crédits, 4410
Enquête sur les parcs à bestiaux de Calgary, 4457
Etablissement agricole des soldats, 2096, 2957
Fraudes électorales, 1724
Importation des plantes et des bulbes, 3356
Impression des bulletins de vote, 951
Loi de divorce, 3035
Loi des grains, crédits, 4733-4737
Loi de l'immigration, 4738-4741
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4148

Bennett (L'hon. Richard Bedford)—*Fin*
Loi des revenus de guerre, 4156, 4335
Membres du comité d'enquête sur le combustible, 3168
Motion de défiance, 45, 4587
Motion posant la question de confiance, 5
Patrouille aérienne des pêcheries et forêts, 3036
Pensions aux vieillards, 1988
Permutation des fonctionnaires des postes, 4732
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 2990, 3097, 3783, 4612
Ressources naturelles de l'Alberta, 191, 281
Secours aux sans-travail, 1321
Soldats-colons, 2096, 2537, 2957
Syndicat de vente du bétail, 3842
Transport du charbon de l'Alberta, 337
Valeurs des chemins de fer nationaux, 4127
Vente des œufs au Canada, 191

Bettez (Arthur), Trois-Rivières:
Budget, 2797
Discours du trône, 596

Bird (T. W.), Nelson:
Budget, 2840
Canal de la Trent, crédit, 4076
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 3786, crédits, 4296
Code criminel, 4110
Discours du trône, 1085
Edifices publics, Chambre des communes, crédits, 4411
Enquête du comité des douanes, 5054
Motion de défiance, 69
Règlement, priorité dans les débats, 4291
Règlement, dénégation d'allégations, 1095
Soumission pour les obligations fédérales, 1513
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 2817

Bisaillon (J.-E.), 1549, 1570

Black (George), Yukon:
Avances aux soldats-colons, 2538
Bonanza Creek Mining Company, 1507
Commissaire Mackenzie (G. P.), 1509
Discours du trône, 1394, 1405
Etablissement agricole des soldats, 2289
Fonctionnaires de l'intérieur exemptés de l'impôt sur le revenu, 2225
Loggin (W. S.), 5197
Motion de défiance, 176
Pacific Salvage Co., 1510
Pensions aux vieillards, 2506, 2545, 3844
Règlements de l'aviation, 237

Black (George)—*Fin*
Station d'expérimentation de Swede-Creek, 4120
Tarifs du télégraphe du Yukon, 4261

Black (William Anderson), Halifax:
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1619
Charbonnages de la Nouvelle-Ecosse, 497
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture et des engrais, subventions aux expositions, 2275
Disette de houille, 429
Discours du trône, 949, 954
Droits des Provinces maritimes, 2329
Fruits, crédits, 2243
Houillères de la Nouvelle-Ecosse, 474, 497
Immigration de la Grande-Bretagne, 719
Médecins et dentistes au service de l'Etat, 1873
Nouvelle-Ecosse, dépêche du premier ministre de la province, 495
Officiers de Marine canadienne et la Marine impériale, 1554
Réparations de l'Allemagne, 2327
Sauvetage, crédit, 2312
Sous-marins sur la côte Est, 1554
Tarif douanier, sucre, 3634
Terrains réservés pour fins scolaires, 3783
Traité avec les Antilles, 1758, 1848, 4190
Transport du courrier de Liverpool (N.-E.) à Western Head, 3261
Vacances dans la représentation du Sénat, 2813
Vente de navires de la Marine marchande, 1523

Blanchet (J.-C.), 3355, 3431

Boivin (L'hon. George-H.), Shefford:
Agent de répression de la contrebande à Brantford, 1545
Ajournement de la Chambre, amendement, 792
Alcool des entrepôts de distilleries, 587
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1614
Automobiles du ministre des Douanes, 4787
Automobiles et camions saisis par le département des Douanes, 1541
Bisaillon (J.-E.), 1549
Blanchet (J.-C.), 3431
Clause antidumping et importation de beurre et fruits d'Australie, 3257, 3308
Clerk (R. P.), 4263
Devises dépréciées de France et Belgique, 1505
Divers crédits, Douanes, 1651

Boivin (L'hon. Georges-H.)—*Suite*
Documents relatifs à une confiscation de whiskey, 953
Enquête sur l'administration des douanes, 719, 785, 851, 2223, 4863, 4999, 5009
Exécution de la loi de 1911 imposant les bénéfices industriels, etc., crédits, 3867
Explication sur un fait personnel, 300
Exportations par le port de Windsor, 1519
Frais de perception des impôts, 3577
Frais des bateaux de la douane et service de répression, 1652, 1685
Hache (Lawrence), 2004
Importations de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, 1517
Importations de la British Empire Steel Co., 1555
Importations des fraises, 4266
Importations de fromage, beurre, et œufs, 1511
Importations de spiritueux, 1553, 1679
Impôt sur le revenu, 2810, 3758
Impôt sur le revenu perçu de 1919 à 1925, 2581
Loi de l'Accise, 4259, 4329
Loi de la preuve, 4730, 4831
Loi de l'impôt sur le revenu, 1536, 4330
Loi des revenus de guerre, 3778, 4031
Magazines américains, 1528
Milice active, crédit, 5244
Motion d'ajournement de la Chambre, 704
Motion de défiance, 151
Mouvement des automobiles entre les Etats-Unis et le Canada, 3038
Mûrissement de whiskey importé au Canada, 1336
Nominations au service de répression, 1573
Officiers du service de répression de la contrebande, 1574
Perception des taxes de guerre, 1541
Permis de fabrication de bière, 1522
Pétition concernant l'élection de la Rivière-de-la-Paix, 3104, 4598
Publications répréhensibles, 1447.
Question de privilège, 340, 688
Rabais relatifs à l'impôt sur les ventes et aux droits de douane, 1552
Rapport de la Royale gendarmerie, 1574
Rapport Duncan, 5046, 5060
Rapport sur l'enquête des douanes, 1114
Réclamations pour drawback, 1553
Règlement, dénégation d'une assertion, 754
relatif à une déclaration au sujet de destruction de documents, 686
relatif à la proposition Stevens, 5142
relatif à une déclaration non conforme aux faits, 4898

Boivin(L'hon. Georges-H.)—*Fin*
Règlement relatif à une rétractation, 688
réponse à une question, 1572
Règlements de douane, relatifs aux automobiles, 4665, 4733
Remise sur les importations de houille, 2327
Renvoi de la résolution n° 349 au comité des subsides, 1728
Roi (Le) vs J. F. Simmons et autres, 1574
Saisies d'automobiles, 4116
Saisies des Douanes, 1536
Saisies par la Douane à Beebe-Junction, 1535.
Saisies par la Douane à Rock-Island, 1535
Salaires, Douanes et Accise, 3874
Sanction pour évaluation trop basse, 1575
Service des garde-côtes et répression, crédits, 3866
Service douanier à Montréal, rapport Duncan, 1570
Service de répression de la contrebande, 1531, 1569
Service de répression à Dalhousie, 3431
Solomon (F. J.), 4455
Sortie de l'alcool des distilleries, 743
Statut des employés de l'impôt sur le revenu, 3261
Tarif douanier, 4028
Tarif douanier, divers articles, 3698
Tarif douanier, distribution, etc., 3697
Tarif douanier, roues, capotes et carrosseries, 3689
Tarif douanier, les automobiles, 3673
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3789
Traité avec l'Australie, 1561
Traitements et frais de voyage (Douane et Accise), 1638
Taxe sur les automobiles, crédits, 3863
Taxe sur les ventes, 1541
Wilkinson (Frank), 1575

Bonanza Creek Mining Company, 1507

Bothwell (Charles Edward), Swift Current:
Budget, 3082
Classement du beurre et du fromage, 2201
Discours du trône, 618

Bouchard (Georges), Kamouraska:
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2273
Droits sur les automobiles, question, 3389

Boucher (Aimé), Yamaska:
Franchise postale, 2462
Lois d'intérêt privé, 5191

Bourassa (Henri), Labelle:
Affirmation du quatrième groupe, 30.
Ajournement de la Chambre, 649.
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2180, 2185
Budget, 3545
Canada (Le) et la politique étrangère de l'Empire, 1800, 1825
Discours du trône, 545, 1156
Enquête du comité des douanes, 5068, 6785
Explication sur un fait personnel, 1739
Loi de l'impôt sur le revenu, 4334, 4339, 4354, 4359, 4361
Motion de défiance, 13, 72, 4534
Motion posant la question de confiance, 8
Pensions aux vieillards, 1970
Pétitions concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3118
Traité de Locarno, question, 339, 1502
Traités internationaux, 4800

Boutillier (Arthur Morey), Vegreville:
Appointements des receveurs de la poste, 3886
Enquête du comité des douanes, 5029
Motion de défiance, 4544

Boulay (H.), 1577, 1657, 1780, 1875

Boys (William Alves), Simcoe-Nord:
Abstention de voter, 814
Ajournement de Pâques, 1830
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2153
Avances aux soldats-colons, 2392, 2539
Bureau de la statistique, crédits, 1865
Canal d'assainissement de Chicago, 1565
Cession de privilèges par le National canadien, 1577
Commission du port de Chicoutimi, 3857
Comité des Chemins de fer nationaux et de la Marine marchande, 3586
Crédit agricole, 3850, 3963
Discours du trône, 1377
Droit sur les œufs importés des Etats-Unis, 2132
Edifices publics, crédits, 4404
Edifice du National canadien à Toronto, 1566
Employés parlementaires, 953
Enquête du comité des douanes, 4926, 4954
Enquête sur l'industrie pétrolière, 1566
Entente entre les whips, 5120
Etablissement agricole des soldats, 2290
Exécution de la loi de 1916 imposant les bénéfices industriels, etc., crédits, 3870

Boys (William Alves)—*Fin*
Expédition de whiskey de Walkerville, 1568
Fonctionnaires du département de l'Intérieur et les exemptions de taxe, 1567
Innes (Le colonel Robert), 1577
Loi des chemins de fer, 3351
Loi de l'immigration, 3848, 4008
Loi des réserves forestières et des parcs, 3859
McKenzie (George P.), 1567
Pensions aux vieillards, 2546
Pensions viagères, crédits, 2433
Ports et rivières, crédits, 4433
Prime sur le beurre australien, 1568
Prorogation de délai pour la réception des bills et pétitions, 1898
Règlement canadien de cabotage, 1566
Relevé des immigrants, 1780
Sauvetage, crédits, 2318
Service maritime et fluvial, crédits, 2192
Soldats-colons, 2153, 2290
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3800
Traitements et frais, Douanes, 1647

Brisay (Sydney des), 4004

Bristol (L'hon. Edmond), Toronto-Est-Centre:
Ajournement de la Chambre, 670
Budget, 2713
Canal d'assainissement de Chicago, 384, 1504, 1884
Eaux (Les) de la rivière Niagara et les travaux de protection, 3897
Enquête sur l'approvisionnement du combustible, 1602
Exploitation hydraulique de la rivière Niagara, 2686
Pouvoirs électriques dans l'Ontario, 2217
Résolution relative aux impôts, 1677

British Empire Steel Company, 1555

Brown (D. E.), 1899

Brown (John Livingstone), Lisgar:
Achat de terres par la commission d'établissement agricole des soldats, 3579
Achat d'une terre au nom de George Tarrant, 2580
Aciéries Dominion, 4486
Application de la loi des primes, crédits, 1855
Avances aux soldats-colons, 2537, 2404
Budget, 2958
Bureau de la commission d'établissement agricole des soldats à Winnipeg, 4454.

Brown (John Livingston)—*Fin*
Commission de placement des soldats, 3141
Etablissement agricole des soldats, 2286, 3259, 4122, 4260
Idées américaines, 2952
Loi des chemins de fer, 3854
Loi des revenus de guerre, 3776
Lois d'intérêt privé, 5191
Motion de défiance, 128
Pension au colonel F. J. Murray, 3596
Pensions aux vieillards, 2551
Résolution relative aux impôts, 1671
Soldats-colons, 2286, 3259, 3579, 4122, 4260
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3801
Traités internationaux, 4826

Bronson Company, 3679, 5080

Bury (Ambrose Upton Gledstanes), Edmonton-Est:
Autorisation des compagnies pétrolières, 2913
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1926, 2174, 2410, 2532
Bureau de la statistique, crédits, 1859
Canal d'assainissement de Chicago, 386
Charbon de l'Alberta, 991
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4323
Commission du port de Chicoutimi, 3858
Constitution en corporation des compagnies pétrolières, 2759
Crédit agricole, 3963, 3993
Demande de renseignements, 3759
Discours du trône, 1303
Disette de charbon, 386, 429
Edifices publics, crédits, 4417
Enquête du comité des douanes, 5027, 5098
Etablissement agricole des soldats, 2103
Frais d'entretien des bateaux de la douane et répression de la contrebande, 1695
Industrie laitière, 2106
Inspecteur des services postaux d'Edmonton, 4120
Loi de l'immigration, 3848, 4010, 4019, 4138
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4170, 4174
Loi des réserves forestières et des parcs, 3859
Loi des revenus de guerre, 3763, 4370
Loyers, entretiens, etc., travaux publics, 4426
Pensions aux vieillards, 2519, 2546
Receveur de la poste de Bonnyville, 1534, 1780
Règlement relatif à une expression, 4015
Règlement relatif à la proposition Stevens, 5142

Bury (Ambrose Upton Gledstones)—*Fin*
Réserve indienne du lac La Selle, 2581, 3759, 3896, 5194
Service maritime et fluvial, crédits, 2192
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3815
Tarif douanier, sucre, 3642
Traitements des fonctionnaires, 4265

Cahan (Charles Hazlitt), Saint-Laurent-Saint-Georges:
Aciéries Dominion, 4488
Ajournement de la Chambre, 652, amendement, 792
Automobiles et les terrains du Parlement, 4731
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1920
Avances aux soldats-colons, 2418
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4500, 4836-38
Banker's Magazine, 3204
Bilan annuel des chemins de fer Nationaux, 3730
Budget, 3020, 3148, 3206-09
Canada (Le) et la politique étrangère de l'empire, 1809
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 4256, 4267
Chemin de fer Vermont Central, 3141
Comité des chemins de fer Nationaux et la marine marchande, 3590
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5334
Consommation de la houille au Canada, 1526
Crédit agricole, 3967, 5204
Déficit des chemins de fer Nationaux, 2939
Discours d'Hamilton, 2975
Discours du trône, 1094, 1118
Distribution des documents et rapports, 3786
Droits sur les automobiles, 2049
Droit d'administrer les fonds publics, 5249
Droits des Provinces maritimes, 2337
Enquête du comité des douanes, 4886, 5086
Etat (L'), la houille et l'électricité, 2591
Etablissement agricole des soldats, 1949
Explication au sujet du ministère, 5264
Houillères de la Nouvelle-Ecosse, 395
Loi de l'impôt sur les revenus de guerre, 4334-43-62
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4166-72
Motion de défiance, 159
Pensions aux vieillards, 2493
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3095, 4619, 4626, 4628, 4630, 4651
Politique de protection, 4369

Cahan (Charles Hazlitt)—*Fin*
Possession d'armes, 4845
Règlement relatif à un débat, 4451
Règlement relatif à une question de privilège, 4007, 5296
Règlement relatif au rapport d'un amendement et sous-amendement, 4966
Soldats-colons, 1949, 2413
Système national de banque, 2440-60
Tarif douanier, 3604, 3644, bananes, 3627, feuilles laminées de fer ou d'acier, 3644, fils de soie artificielle, 3660, loi des revenus de guerre, 3794-3806, sucre, 3634
Tarifs de transport sur le National-Canadien, 2603-21
Traité avec les Antilles, 1832-45, 1846, 4176, 4197
Traités internationaux, 4797

Cahill (Frank S.), Pontiac:
Ajournement de la Chambre, amendement, 797
Avances aux soldats-colons, 2420
Discours trône, 1332
Enquête du comité des douanes, 5189
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5232, 5241
Règlement relatif à une expression, 5266
Règlement relatif à un amendement à la motion principale, 5235
Règlement relatif au respect dû aux membres de la Chambre, 1105

Calder (R. L.), 2462

Campbell (Milton N.), Mackenzie:
Aciéries Dominion, 4463
Ajournement de la Chambre, amendement, 777, 782
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 1915, 2183
Avances aux soldats-colons, 2406
Bureau de la statistique, crédit, 1868
Chemins de fer de la baie d'Hudson, (crédits), 4223-54
Commission consultative du tarif, 3357, 4733
Droits sur les automobiles, 2052
Enquête du comité des douanes, 4942, 5047, 5065
Etablissement agricole des soldats, 2289
Fait personnel, 430, 741
Loi des grains, amendement, 585, 4377, crédits, 4735
Médecins du R.C.S., 1535
Motion de défiance, 110
Pensions aux vieillards, 2569
Publicité pour l'immigration, 1545
Question de privilège, 4385

Campbell (Milton L.)—*Fin*
Soldats-colons, 2289, 2406
Réseau National et transport du grain pour Québec, 1367
Tarifs de transports sur le National-Canadien, 2599
Traitements des fonctionnaires publics, 3259

Canadian Dexter P. Cooper Company, 3863, 3888

Canadian Red Cross, 4037

Canalisation du Saint-Laurent, 787, 806

Cane Manufacturing Company, 1569

Cannon (L'hon. Lucien), Dorchester:
Affaire Bisaillon, 692
Affaire Letellier, 5303
Ajournement de la Chambre, amendement, 800
Avances aux soldats-colons, 2536
Canadian Dexter P. Cooper Company, 3888
Code criminel, 4730
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5278, 5335
Crédit agricole, 3966
Démission du Gouvernement, 5128
Discours du trône, 1123
Enquête du comité des douanes, 5007-5017, 5189
Loi de l'immigration, 4138
Motion de défiance, 59, 93, 122, 164, 4522, 4532, 4593
Motion posant la question de confiance, 7
Pensions aux vieillards, 1986, 2573
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3110, 4625, 4655, 4656
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5215, 5235
Possession d'armes, 4842
Rectification, 690
Règlement, paroles injurieuses, 5061, amendement à la motion principale, 5234, discussion d'une question déjà débattue, 2085
article 75, que nul débat n'est permis au sujet d'un rapport, 3947, 5296
expression, 1110, 4016, 4017, 5301
discussion d'un sujet dont la Chambre n'est pas saisi, 1112
sous-amendement, 5701
proposition Stevens, 5142
amendement et sous-amendement, 4966; remarques sur les tribunaux de Québec, 689; fait personnel, 694
citation des débats de la session, 1096
retrait d'une expression, 732
Tarifs de transport sur le National-Canadien, 2621

Cantley (Thomas), Pictou:
Aciéries Dominion, 4469
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2179
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4440
Budget, 3446, 4263
Charbon du Collegiate Institute d'Ottawa, 3598
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4244
Comité des chemins de fer Nationaux et Marine marchande, 3594
Conseil des recherches scientifiques et industrielles, crédits, 4780
Dénégation d'une assertion, 405
Destitution du gardien du phare de Pointe Torbay, 2327
Discours du trône, 884, 900
Droits des Provinces maritimes, 2349
Edifices publics, crédits, 4417, Chambre des communes, 4402
Enquête sur l'approvisionnement du combustible, 1604
Fait personnel, 422
Fruits, crédits, 2244
Houillères de la Nouvelle-Ecosse, 394, 876, 1092, 1207, 3887
Loi des chemins de fer, 3854
Loi de conciliation et du travail, crédits, 4517
Loi de l'immigration, 4141
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4173
Motion de défiance, 4528
Pensions viagères, crédits, 2436
Ports et rivières, crédits, 4436
Question de privilège, 4473
Service maritime et fluvial, crédits, 2196
Tarif douanier, 4029, loi des revenus de guerre, 3816
Traité avec les Antilles, 1770, 4194
Voitures à voyageurs du National-Canadien, 1546

Cardin (L'hon. Pierre-J.-A.), Richelieu:
Accidents mortels dans le port de Vancouver, 1655
Adjudication d'une fourniture de plomb de marine, 1900
Appareils radiophoniques, 1520
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4436, 4495, 4388, 4830
Brise-glaces dans le Saint-Laurent, 2578
Classement du blé, 3893
Commissaires du port de Chicoutimi, 3784, 3856, 4095
Commissaires des ports de Québec et Montréal, 3577

Cardin (L'hon. Pierre-J.-A.)—*Fin*
Commission biologique, 5841
Commission du port de Québec, 2686
Commission du port de Vancouver, 3893, 4261
Construction de deux navires à Prince-Rupert, 1536
Destitution du gardien du phare de Pointe Torbay, 2327
Dragage de la jetée du grain à Vancouver, 1531
Elévateurs, 1553
Elévateurs Spillers de Vancouver, 1514, 3892, 4115
Employés de la commission du port de Vancouver, 2578
Enregistrement des navires, 2302
Exportation du grain par voie de Vancouver, 3755
Gardien du phare à Carleton, 4118
Héroïsme du capitaine Fried, 1542
Inspection de chargements, 2308
Loi de la Marine marchande, 3895, 4666
Louage de l'élévateur n° 1 A Vancouver, 4264
Maître de port de Kingsville, 4118, 4266
Motion de défiance, 168
Patrouille aérienne des pêcheries et forêts, 3036
Pêche au homard, 2814, 2912
Pêche ou mise en conserves illégale du homard, 1778
Piscifacture du lac Harrison, 1899
Premier Gold Mining Company, 4663
Poste de signaux du chenal Livingstone, 3175
Propagation du poisson, 4664
Radio aux phares (Le) 2199
Rapport du département de la Marine et des Pêcheries, dépôt, 137
Receveur de la poste du port de Kingsville, 3757
Remorqueur contre les incendies du port de Vancouver, 4731
Robichaud (Alphonse-G.), 2005
Sauvetage, crédits, 2310
Service aérien des pêcheries, 3175
Service de sauvetage à Long Point, 1542
Service maritime et fluvial, crédits, 2190, enlèvement des obstacles, 2304

Carmichael (Archibald M.), Kindersley:
Avances aux soldats-colons, 2538
Crédit agricole, 3996
Etablissement agricole des soldats, 1953
Motion de défiance, 29, 32
Rendement des excédents en poids et qualités, 1562
Soldats-colons, 1953, 2538

Casey (Maurice), 2005

Casgrain (Pierre-F.), Charlevoix-Saguenay:
Abstention de voter, 814
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3586-88
Communication entre les deux rives du Saint-Laurent, 382
Entente entre les whips, 5120
Entente au sujet des abstentions simultanées, 5198
Innes (Le colonel Robert), 1576
Quai de Petite-Rivière Romaine, crédits, 4686, 4689, 4690
Gott (Eccles J.), 1568

Casselman (Arza Clair), Grenville-Dundas:
Budget, 3478
Etablissement agricole des soldats, 2301
Loi de la Marine marchande, 2633, 4665

Cathcart (La comtesse de), 1166

Chabot (John Leo), Ottawa:
Discours du trône, 1430
Résolution relative aux impôts, 1667-72

Chambre des Communes:
Abstention de voter, 814
Achats de terrains, 3783
Achats des tramways à Montréal, 3840
Adjoint au sergent d'Armes, 3
Affaires de la Chambre, 1610, 1724, 2386, 4057, 4257, 5190
Ajournement, 190, 496, 634, 720, 743, amendement, 713, 788, 1208, Pâques, 1828, 875, 1901, jour de l'Empire, 3488, 3895, fête du Roi, 3945, jour de la Confédération, 5197, mercredi des cendres, 899, 993
Appointements, crédits, 3752
Automobiles sur le terrain du Parlement, 4731
Avance de l'heure, 2224
Bourinot sur les questions posées à l'appel de l'ordre du jour, 3600
Bureaux pour la division d'Halifax, 3757
Commission d'économie interne, 190
Comité sur l'enquête des douanes, 786
Compte rendu, omission, 498
Congé de l'Ascension, 3257
Convention relative à la cession des ressources naturelles de l'Alberta (dépôt), 428
Correspondance, ressources naturelles de l'Alberta, 4005
Date de la discussion des crédits, 1502
Décision de l'Orateur, pétition de l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3171

Chambre des Communes—*Suite*
Décision de l'Orateur relative à une expression, 786
Demande de renseignements, 877, 2278
Démission de F. N. Darke, député, 1206
Démission du très honorable G. P. Graham et nomination de l'hon. C. A. Dunning, 1207
Démission de M. Charles McDonald, 190
Dépôt d'un décret du Conseil, 1039
Dépôt de correspondance, 899
Dépôt de rapports, 191
défense nationale, 496
documents, 30, 137
chemins de fer nationaux, 1039, 3034
Distribution des documents et rapports, 3786
Duplicata des réponses et questions, 3785
Election du ministre des Chemins de fer, 1775
Election du ministre du Travail, 2319
Election de l'Orateur, 1
Election de Rivière-de-la-Paix, 3947
Employés parlementaires, 588, 953, 1568
Enregistrement du vote des membres, 3949
Entente entre les whips, 5120, 5197
Explication sur un fait personnel, 1739, 1775,
Fait personnel: M. McQuarrie, 300; M. Cantley, 422; M. Campbell, 430; M. Meighen, 475, 498; M. Kennedy, W. W., 741; M. Campbell, 991; M. de Witt Foster, 1830; M. Church, 1903; M. Woodsworth, 2144; M. D. M. Kennedy, 3842; M. Dunning, 4521; M. Mullins, 5197
Félicitations au très honorable M. Meighen, 3701
Gardien du pont du canal Murray, 3895
Hommage à un artiste canadien, 3758, 3840
Mesures du Gouvernement les lundis, 3784, 3840
Motion de clôture, 1446, 1449
Motion de défiance, 4521
Pages absentes du Hansard, 3952
Pétition, Indiens de la Colombie-Anglaise, 4329, 4445
Pétition, annulation de l'élection de Rivière-de-la-Paix, 2990, 3090, 3783, 4598
Pétition, aveugles, 2337, 2386
Pétition, céleri des Etats-Unis, 3700
Présentation du ministre des Chemins de fer, 1775
ministre du Travail, 2319
premier ministre, 1502
Programme de la session, 3140, 3759, 3886
Projet de loi (bill n° 1), 31
Prorogation des débats, bills d'intérêt privé, 2937

Chambre des Communes—*Fin*
Question de privilège: M. Boivin, 340; M. Meighen, 405, 724, 5061; M. McQuarrie, 734; M. Rinfret, 757; M. P. Mercier, 852; M. Sutherland, 876; M. Maclean, 1118, 2147; déclaration de l'honorable M. Brownlee, M. Church, 4005; M. Heenan, 4006; M. Cantley, 4473; M. Kennedy, 4728; M. Forke, 4930; M. Stevens, 5046; M. Mackenzie King, 5129
Question relative aux membres qui ont pairé, 5262
Radiation d'une résolution concernant les fortifications de Québec, 4005
Rapport, travaux publics, 300, chemin de fer Central Vermont, 3700, pétition de l'élection Rivière-de-la-Paix, 3945, 4000
Rapport du surintendant des assurances dépôt, 337
Rectification, M. Heaps, 300, Compte rendu, 3143, 5199
Règlement de la Chambre des communes, 2940, 4460, 5270, 5294, 5295, 5296
paroles injurieuses, 5061
sous-amendement, 5100, 5320
interdiction de mentionner la couronne, 5220, 5301
proposition Stevens, 5138
motion d'intérêt privé, 5154, 5300
Règlement de la Chambre des communes, 2940, 4460, 5270, 5294, 5-61
Remerciements de Mme Marcile pour condoléances, 1039
Renseignements, National canadien, 3789
Renvoi au comité d'une pétition de la Cie Sealright, 2809
Retrait de résolution, 3785
Sanction royale, 2120, 2144, 2210, 3307, 3370, 4520, 4552
Séances du mercredi, 113, 474, 495, 851, 1091, 1296, 1655, 3883, 3945
Service de nettoyage de la Chambre, 2911, 3141
Service de protection, 3787, 3863
Traduction des débats, 4003
Vacance dans Middlesex-Ouest, 1501

Chaplin (Alexander Dew), Kent, Ont.:
Budget, 3176, 3161
Bureaux de poste propriété du Dominion, 2320
Canal d'assainissement de Chicago, 1890
Dragage de la Thames, 1778
Entrepôts frigorifiques, 2227
Grève de Winnipeg, 1576
Immeubles des Douanes et de la Poste à Wallaceburg, 2199
Nombre de décrets du Conseil, 1514

Chaplin (Alexander Dew)—*Fin*
Preston (W. T. R.), 1512
Tarif douanier, automobiles, 3680. Moteurs et leurs pièces, 3653, pulvérisateurs, 3651

Chaplin (James Dew), Lincoln:
Application de la loi des primes, crédit, 1857
Appointements et dépenses imprévues par les ports du Dominion, 1618
Budget, 3320
Déshydratation des fruits et des légumes, 3880
Discours du trône, 958
Eaux de la rivière Niagara et les travaux de protection, 3901
Fruits, crédits, 2240
Industrie laitière, 2113
Loi des revenus de guerre, 3765
Salaires (Douane et Accise), 3878
Sauvetage, crédits, 2313
Tarif douanier: loi des revenus de guerre, 3798, fils de soie artificielle, 3656, divers articles, 3698, mèches et déchets de soie artificielle, 3655, roues, capotes et carosserie, 3688.
Taxe sur les automobiles, crédits, 3863

Charters (Samuel), Peel:
Budget, 3421
Champ de tir à Toronto, 1549
Dragage à Port Crédit, 1517

Chemins de fer et Canaux:
Accidents de chemin de fer, 2388
Achats des tramways à Montréal, 3840, 3432
Actif de chemins de fer acquis par le Gouvernement, 1567
Barrage de Baker, crédits, 4075
Billet gratuit à l'honorable D. Marshall, 4262
Brown (D. E.), 1899
Canal Chambly, 4075, Saint-Pierre, 4075, de la Trent, 4076, 4093, Welland, 1555, 4074, 4077, 4093, 4391
Canaux du Saint-Laurent, 4075
Cession de privilèges, 1577
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 954, 1116, 1166, 1578, 1780, Port Nelson, 3654, 3786, 4217, 4267, d'Inverness, 1209, 1251, 1367, 1543, Joliette & Northern, 4423, Rouyn, 1502, 1521, 1874, 1881, 3377, 3428, Vermont Central, 3141, de Weston à Woodbridge, 3841, 4005, Mont-Joli, 3758
Chenal maritime du Saint-Laurent, crédits, 4079

Chemins de fer et Canaux—*Suite*
Cie du canal de la baie Géorgienne, 4006
Clergé (Le) et le transport gratuit sur les chemins de fer, 4786
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3579
Commission des chemins de fer, 40078, 4092
Commission des grandes routes, 4079
Concession à Détroit, 1684, 2222
Construction d'une voie ferrée à la rivière de la Paix, 3758
Convention touchant l'immigration, 2813
Coût des canaux, 1549, 1656
Demande d'un dossier, 3175
Dépenses d'annonces, 4261
Destitution de John Hanna, 3599
Detroit and Windsor Subway Co., 4260
Ecluse Saint-Ours, crédits, 4075
Elévateur de Prince-Rupert, 4455
Embranchements, 2812
Embranchements dans l'île du Prince-Edouard, 1564
Embranchement Young-Prince-Albert, 4392
Exploitation de la ligne Moncton-Bouctouche, 1874
Exploitation hydraulique de Carillon, 2811
Frets sur le bétail, 3143
Gare d'Elmsdale, 1533
Hanna (John), 1780
Hôtel Scribe, 1656
Législation des chemins de fer, question, 4062
Levés et inspection, chs. de fer, crédits, 4089
Loi de la Marine marchande, 3895
Loi des chemins de fer, 3784, 3850, 4028
Marshall (Duncan), 5193
National-Canadien, achats de terrains, 3783
anciens combattants, 808
à Trois-Rivières, 1505
bilan annuel, 3701
bureau à New-York, 1563
bureau à Toronto, 1510, 1526
charbon, 1543, 2224.
convention avec la ville de Vancouver, 3841
déficits, 2939
dette, 1524
divulgation de renseignements, 3489
édifices à Toronto, 429, 474, 497, 1566
émission de bons, 3432
employés à Mont-Joli, 1566, 1656
favoritisme politique, 4666
fermeture de gares, 3894
fonctionnaires, 1536
fournitures, 1545
fonds de prévoyance, 4091
frais d'établissement, 1563
garantie des valeurs, 4004

Chemins de fer et Canaux—*Suite*
National-Canadian, personnel et réparations, crédits, 4089
rapport annuel, 2388, 2633, 4456
rapport de travaux, 1366
recettes et frais, 2199
renseignements, 3789
trafic et propriété, 3141
transport du grain pour Québec, 1367
traverses, ballasts, 2812
traverses, 1561, 2579
valeurs, 4127
voiturage du grain, 1680
wagons, 2002
Nouvelle voie ferrée aboutissant au Pacifique, 3379, 3428, 3489
Projet de loi, tarif sur le transport du charbon, 428
Projet de loi, la cie du Pacifique-Canadien, 1506
Projet de loi, ch. de fer interprovincial de la baie James, 1635
Quebec Montreal and Southern Railway Company, 4738
Rand (Ivan C.), 1522
Levés et inspections, crédits, 4090
Rapport du comité, 2633
Recettes et coût d'entretien des canaux, 1564
Red Lake and Northwestern Ry. Co., 4001, 4554, 4760, 4877, 5080, 5154
Réduction des tarifs-marchandises, 3213
Région de la rivière de la Paix, 1955
Renseignements divers, 1559
Services dans l'île du Prince-Edouard, 2939
Stations radiotélégraphiques des chemins de fer Nationaux, 4261
Statistiques du trafic-marchandises, 2685
Subventions, 1567
Système de permis, 4115
Système de promotion universelle, 3597
Tarif sur les explosifs, 382, 406
Tarif du télégraphe du Yukon, 4261
Tarifs de transport, 2599
Tarifs-marchandises de la côte du Pacifique, 3262
Tarifs-voyageurs de l'Ouest aux Provinces maritimes, 3599
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 1780
Terrains de gare à Shubenacadie, 2120
Trains dans le comté de Stormont, 3600
Train spécial à Ottawa, 5195
Traitements, etc., crédits, 4062
Transatlantique *Regina*, 2278, 2370
Transport du charbon, 2528
Tunnel sous le canal Lachine, 2007, 3896
Uniformisation des tarifs ferroviaires, 3176

Chemins de fer et Canaux—*Fin*
Vente de navires de la Marine marchande, 1872
Viaduc et terminus à Toronto, 4003
Vitesse des chemins de fer, 4732
Voitures à voyageurs, 1546

Church (Thomas Langton), Toronto Nord-Ouest:
Ajournement de la Chambre, 6557
Amélioration au port de Toronto, 4004
Appointements et dépenses imprévues, ports du Dominion, 1621
Avances aux soldats-colons, 2409
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4505
Budget, 3240
Canal d'assainissement de Chicago, 1656, 1876
Comité des chemins de fer Nationaux et la Marine marchande, 3679
Conférence impériale, 2463
Concession à Detroit du Nationa-Canadien, 1684, 2222
Crédit agricole, 3853, 3987
Déboursés relatifs à l'immigration, 1514
Dépenses pour les affaires extérieures, 2939
Déposant de la Home Bank, 235, 1901
Détournement des eaux des Grands lacs, 853
Discours du trône, 1343
Disette de houille, 429
Droits des Provinces maritimes, 2362
Edifice du National-Canadien projeté à Toronto, 429
Entrepôts frigorifiques, 2228
Etablissement agricole des soldats, 2292
Exposition de l'Empire britannique, 2580
Fait personnel, 1830
Fête de l'Empire, 3895
Fonds de cantines, 1039
Fruits, crédits, 2252
Gatineau Transmission Co., 4358
Grain importé par voie des ports canadiens et américains, 1513
Grève (La) en Angleterre et le blé canadien, 3308, 3432
Héroïsme du capitaine Fried, 1542
Houillères de la Nouvelle-Ecosse, 425
Impôt sur le revenu, projet de loi, 3840
Loi des enquêtes sur les coalitions, crédits, 4511
Loi des grains, crédits, 4735
Loi de l'immigration, 4025
Loi de l'impôt sur le revenu, 4330
Loi des postes, amendement, 31
Loi des revenus de guerre, 3762, 4369
Loi d'intérêt privé, renseignements, 3785

Church (Thomas Langton)—*Fin*
Membres du comité d'enquête sur le combustible, 3165
Motion de défiance, 4522
Pensions aux vieillards, 2572
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 4634
Pouvoirs électriques dans l'Ontario, 2002
Prime à la production du charbon, 1872
Prime au transport du charbon, 1548
Prix du charbon, 1548
Projet de loi (bill n° 1) concernant les chemins de fer, 31
Projet de loi relatif au tarif sur le transport du charbon, 428
Projet de loi relativement aux jeux publics pour des fins de charité, 496
Question de privilège relative à la déclaration de M. Brownlee, 4005
Red Lake and Northwestern Ry. Co., 4556, 5154
Résolution relative aux impôts, 1658
Revenus par province, 1565
Révocation de la loi Doherty, 4663
Sauvetage, crédits, 2316
Sable et déblais de la baie de Toronto, 2686
Secours aux chômeurs, 1116
Secours aux pensionnaires de guerre, 236
Service de vérification, 3712
Soldats-colons, 2292, 2409
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3790, 3805
Traités internationaux, 4817

Clark (John Arthur), Burrard:
Ajournement de la Chambre, 753
Arrivée d'immigrants à Saint-Jean, 992
Automobiles, 1199
Avances aux soldats-colons, 2393, 2531
Avances au colons établis sur les terres de la couronne, 2177
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4444
Budget, 2724
Code criminel, 3884
Comité des chemins de fer et de la Marine marchande, 3583
Discours du trône, question, 470
Etablissement agricole des soldats, 2282
Exécution de la loi de 1916 imposant les bénéfices industriels, etc., crédits, 3874
Fait personnel, 2865
False Creek, dragage, crédits, 4717
Loi des grains, crédits, 4736
Loi de l'impôt sur le revenu, 4332
Patrouille aérienne des pêcheries et forêts, 3036
Pensions aux vieillards, 2546

Clark (John Arthur)—*Fin*
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3126, 4626
Politique d'immigration, 1564
Prorogation de délai pour le dépôt de bills d'intérêt privé, 2937
Service postal ambulant, 3378
Soldats-colons, 2282, 2393, 2531
Tarif de transport sur le National-Canadien, 2619
Tarif douanier, 3617, bananes, 3628, automobiles, 3673
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3795
Tarif douanier, capotes, roues et carrosseries, 3695
Taxe de guerre, 1537
Terres des soldats, 117, 1298, 1321
The Pacific Coast Ins., Co., 2386

Clerk (R. P.), 4523

Coleman (James), 3307

Colonisation:
Achats de terre, établissement agricole des soldats, 2711, 3579, 4455
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 1681, 1903, 2148, 2389, 2530
Commission de placement des soldats, 3141
Concession de terre de Priceville, 4788
Etablissement agricole des soldats, 1298, 1681, 1946, 2067, 2279, 2938, 3259, 5199, 5208, 5760, 5778
Sexsmith (E. J.), 3896, 3949, 4059
Soldats-colons, 1681, 1946, 2067, 2279, 2711, 2938, 3579, 4122, 4260, 4455
Sous-agents, 4457
Terres des soldats, 1117, 1320, 1321, 1565

Comités:
Bills d'intérêt privé, 1875, 3012, 3353, 3377, 3428, 3511, 3576, 3885, 4057, 4114, 4228, 4259, 4329, 4424, 4454, 4553, 4663, 4758, 5079, 5130, 5154, 5191
Calder et le comité d'enquête sur les douanes, 2462
Chemin de fer Red Lake and Northwestern, 4001
Comité des chemins de fer et des canaux, 3488, télégraphes, 4520, 4847, marine, 3579, 3754, 3840, 4259, 4447, 4846
Comité des impressions, 1871, 2319, 2685, 3843, 3883
Comité de la marine et des pêcheries, 3257
Comité mixte de la bibliothèque, 1871
Comité des ordres permanents, 2529, 3141, 3307, 4520, 4553

Comités—*Fin*

Comité de sélection, 990, 1039
Composition des comités parlementaires, 1611
Canadian Dexter P. Cooper Co., 3863
Demande de rescision du rapport du comité de l'agriculture, 2683
Dépenses du comité d'enquête sur les frets maritimes, 3893
Membres du comité sur le combustible, 3165
Modification de la composition des comités, 2224, 3353
Mutation au comité des impressions, 2860, 2759, 2775
Pouvoirs des comités, 1614
Prorogation de délai pour la réception des bills et pétitions, 1898
Rapport du comité de l'agriculture, 3782, 4196, 4724
Rapport du comité de la banque et du commerce, 3211
Rapport du comité du combustible, 3596, 3700, 4259, 4847, 5192
Rapport du comité des relations industrielles et internationales, 4597, 5192
Reconstitution du comité des subsides, 1725
Restaurant du Parlement, 1872

Commerce:

Administration du port de Vancouver, 1575
Administration et exploitation des élévateurs, 4748
Amiante au Canada, 2200
Brevets canadiens, 2201
Bureau de la statistique, crédits, 1858, 4775
Casey (Maurice), 2005
Coalition des lignes de navigation des Grands-lacs, 2001
Coalition du commerce des fruits, 1405
Coalition relative aux pommes de terre, 1562
Commissaires du commerce, 1576, 1657, crédits, 4768
Communications entre les deux rives du Saint-Laurent, 382
Commission des grains, 2583, 2937, 3430, et loi des pensions, 3948
Concurrence industrielle, 2221
Conseil des recherches scientifiques et industrielles, crédits, 4521, 4776
Consommation de la houille au Canada, 1526
Dépenses du comité d'enquête sur les frets maritimes, 3894
Excès d'humidité dans le grain, 1448
Elévateur d'Edmonton, 2709
Elévateur de l'Etat, 3428
Elévateur d'Halifax, 4263
Elévateur de Port-Arthur, 3430

Commerce—*Suite*

Elévateur de Prince-Rupert, 1542, 4118
Elévateurs de tête de ligne, 3895
Exécution de la loi des primes, 1851
Expédition du grain de Montréal, 1529
Expédition du grain par les ports canadiens, 1514, 1541
Exportation du bois à pâte, 1575, 1656, 1881, 3759
Exportation de grain par Portland, 3896
Exportation du grain par voie de ports canadiens et américains, 1513
Fabrique de fusils de chasse, 3141
Frais de publicité, 1520
Grains emmagasinés dans l'élévateur d'Edmonton, 3036
Importation du beurre australien, 2002
Importation d'œufs aux Etats-Unis, 2712
Importation de ficelle d'engerbage, 1534
Importations de houille, 1564
Importations de laine, 3378
Importations de produits agricoles, 3596
Importations de serrures et accessoires, 1533
Importations de soieries, 3430
Inspection des poids et mesures, crédits, 4783
Laboratoire de recherches sur les grains, 1508
Livraison du grain par voie navigable canadienne, 1555
Loi de l'exploitation de l'électricité et des fluides, crédits, 4776
Loi des grains, 3596, 4370, crédits, 4733
Loi des marques de commerce et dessins de fabrique, 4662
Papier à journal, prix, 1576
Personnel de l'élévateur d'Halifax, 3757, de Prince-Rupert, 3575
Preston (W. T. R.), 1512
Prix du charbon, 1548
Prix du papier à journal, 1576, 1657
Prohibition des exportations des bois à pâte, 1575
Recherches scientifiques et industrielles, rapport, 1206
Réclamations pour insuffisance de poids du grain, 1509
Régime des permis pour l'exportation du grain à Vancouver, 1528
Rendement des excédents, 1562
Sauvegarde des industries, 3938
Service de la statistique, 3430
" Sesqui-Centennial " de Philadelphie, 3892
Tarif sur le beurre, 1504
Traité avec l'Australie, 3654
Trafic-marchandises et recettes du Pacifique-Canadien, 2120

Commerce—*Fin*
Traité avec les Antilles, 1680, 1742, 1832, 4176, 4197
Transport du grain entre Buffalo et Port-Colborne, 2578
Vente en gros des fruits et le réseau National, 1534

Commercial Mutual Fire Insurance Co., 3307

Commission des chemins de fer:
Aménagement de bureaux, 1551, 4078, 4092, wagons, 1549
Rapport de la commission des chemins de fer, 1871
Uniformité des prix de transport, 1563

Commissions:
Commission consultative du tarif, 2197
Commission des droits des Provinces maritimes, 2197, 3599, 4459
Commission du câble du Pacifique, 4001

Convention relative à la cession des ressources naturelles de l'Alberta: dépôt, 429

Conseil privé:
Arrêtés promulgués par l'ancien ministère, 5199
Décision du Conseil dans l'appel de l'Alberta, 2914
Décrets du Conseil en 1925, 1574, 3038, 5270
Nombre de décrets, 1514

Cook (Andrew), 1532

Coote (George Gibson), Macleod:
Administration et exploitation des élévateurs, crédits, 4754
Automobiles qui stationnent devant les édifices du Parlement, 2529
Avances aux soldats-colons, 2532
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4390
Classement du blé, 3893
Classement des œufs, 4208
Commission des grains, 3430
Commission du port de Vancouver, 3893
Comité relatif à l'élevage du bétail, 3909
Construction de deux navires à Prince-Rupert, 1536
Crédit agricole, 3959
Droits sur les automobiles, 2015
Elévateurs à Vancouver, 3892, à Port-Arthur, 3430
Employés de la commission du port de Vancouver, 2578
Emprunt fédéral, 4126
Enquête du comité des douanes, 5182

Coote (George Gibson)—*Fin*
Enquête relative à l'élection d'Athabasca, 4731
Expédition du grain de Montréal, 1529
Loi des revenus de guerre, 4162
Patrouille aérienne de la forêt, 3143
Personnel de l'élévateur d'Halifax, 3757, de Prince-Rupert, 3757
Politique fiscale, 5237
Préemption et acquisitions de homesteads, 3578
Prétendue déclaration du capitaine Shaw, 4265
Règlement, 3616
Séances du mercredi soir, 3946
Système national de banque, 2454
Tarif douanier, capotes, roues et carrosseries, 3690
Travaux de protection à Blaintown, 1568
Vente de veaux sur la réserve des Piégans, 1528

Cotnam (Ira D.), Renfrew-Nord:
Discours du trône, 1248, 1251
Délégation de Pembroke, 2713
Dépenses de R. C. Wright et de T. W. Fuller, 2007, 2685
Fuller (Mary E.), 2005

Cullen (Francis L.) 1550

Culligan (A. P.), Restigouche-Madawaska:
Boulay (H.), 1577, 1657, 1780, 1875
Budget, 3425
Camps d'exercices pour la milice, 3433
Hache (Lawrence), 2004
Service de répression à Dalhousie, 3431

Darke (F. N.), Regina:
Discours du trône, 1196
Naufrage du *Lusitania*, 853

Davis (Fred.), Calgary-Est:
Achats d'automobiles et de camions par l'Etat, 3261
Agence indienne à Cardston, 3260, 3262, 3355, 3578
Agent des Indiens à Punichy, 5195
Agent Faunt de la réserve de Cardston, 4003
Assurance d'Etat sur le bétail, 2812
Automobile du ministre des Douanes, 4786
Bisons abattus à Wainwright, 2712
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 1116
Commission des grains, 2583
Discours du trône, 869, 877
Droits antidumping, beurre et fruits d'Australie, 3357

Davis (Fred)—*Fin*
Enquête sur les parcs à bestiaux de Calgary, 4457
Explication d'une citation, 1047
Exportation de chevaux, 4785
Ferme expérimentale de Lacombe, 2812
Fonctions de L. W. Minkler, 2580
Fonctionnaires, réserve du lac aux Oignons, 2710
Importations de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, 2939
Motion de défiance, 4521, 4562
Pertes d'animaux à la ferme expérimentale centrale, 2710
Réserve de Cardston, 3896
Ressources naturelles de l'Alberta, 4460
Rodrigue (P.), 4788
Tarif douanier, 3602, sucre, 3635
Téléphoniste à Beaver-Lodge, 2712
Terrains de l'Etat à Battleford, 3431

Davis (Veuve George A.), 1566

Défense nationale:
Armée permanente, 1657, 1780, 4461
Boulay (H.), 1577, 1657, 1780, 1875
Brigadiers-généraux canadiens, 1544
Camps d'exercice pour la milice, 3433
Champ de tir à Toronto, 1549
Comité canadien des obus, 1553
Corps royal d'aviation au Manitoba, 1561
Distinctions honorifiques des F.E.C., 3260
Expédition des troupes en Sibérie, 2003
Fortifications de Québec, 4061
Grades des officiers de l'armée, 1576
Grève de Winnipeg, 1576, 4032
Milice canadienne, 4456, crédits, 5244
Officiers de districts militaires, 4788
Officiers de la Marine canadienne et la Marine impériale, 1554
Patrouille aérienne des pêcheries et forêts, 3036
Pension au lt.-col. O'Meara, 2437
Pensions impériales au Canada, 1547
Promotions dans la troupe permanente, 1534
Repport annuel, dépôt, 496, 3141
Règlements de l'aviation, 237
Service d'aviation, 3429
Services scolaires, crédits, 5244
Sous-marins sur la côte est, 1554
Syndicat d'exploration de la baie d'Hudson, 2527

Denis (Jean-Joseph), Joliette:
Ajournement de la Chambre, amendement, 758
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5277

Denis (Jean-Joseph)—*Fin*
Enquête du comité des douanes, 4941, 5053
Motion de défiance, 142, 4578
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 4625, 4631, 4642
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5242
Rapport sur l'enquête des douanes, 1115
Règlement, ajournement de la Chambre, 748
Règlement, projet de résolution encore inscrit au Feuilleton, 4522
Règlement, retrait d'une expression, 734

Detroit and Windsor Subway Company, 4260, 4876, 4903

Dickie (Charles Herbert), Nanaïmo:
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4311
Budget, 2693
Edifices publics, crédits, 4408, 4410
Discours du trône, 1012
Importation de fraises, 4197
Pensions aux vieillards, 2570

Discours du Trône:
10, 11, 32, 72, 113, 137, 191, 237, 281, 301, 341, 431, 475, 498, 499, 541, 588 808, 853, 877, 899, 954, 993, 1039, 1094, 1118, 1167, 1209, 1251, 1298, 1323, 1368, 1405, 1450

Divorce:
Loi du divorce, 3034

Dominion Electric Protection Co., 4424, 4553

Dominion Express Co., 2144, 2303

Donaghy (Dugald), Vancouver-Nord:
Budget, 2658
Enquête du comité des douanes, 4891, 4900, 4903
Rapport Duncan, 5046
Opium et drogues narcotiques, 2577

Donaldson (J. E.), 4785

Donnelly (Thomas), Willow Bunch:
Achats de terres par la commission d'établissement des soldats, 4455
Budget, 3214
Droits sur les automobiles, 2045
Etablissement des soldats sur les terres, 2938
Fourniture de traverses pour les chemins de fer nationaux, 1561
Soldats-colons, 2938, 4455
Tuberculose bovine, 1900

Douanes et Accise:
Administration en Colombie-Anglaise, 1567
Admission de publications répréhensibles, 4391
Agent de répression de la contrebande à Brantford, 1545
Alcool des entrepôts de distilleries, 586
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1614
Automobiles, 1526, 1902, 2015, 2940, 3142, 4665, 4733
Automobiles et camions saisis par le département, 1541, 1564, 4156
Automobile du ministre, 4786
Barge *Tremblay* (La), 1566
Bateau *Vagrant*, 5195
Bisaillon (J.-E.), 1549, 1570
Blanchet, (J.-C.), 3431
Cane Manufacturing Co., 1569
Clause antidumping et importations de beurre et fruits de l'Australie, 2067, 3213, 3257, 3308, 3357, 5196
Clerk (R.-P.), 4263
Devises dépréciées de France et Belgique, 1505
Divers crédits, 1650
Documents relatifs à une confiscation de whiskey, 953
Droit de dumping sur les fraises, 5196
Droits de douane, Nouvelle-Zélande, 1575
Droits perçus de 1921 à 1925, dans les divers provinces, 2583
Droits perçus sur la laine, le bétail, etc., 2583
Droits sur les œufs importés des Etats-Unis, 2127
Droits sur le sucre brut, 2004
DuCondu (J.-A.), 1566
Enquête sur l'administration des douanes, 785, 851, 1113, 1320, 1502, 2222, 2223, 2462, 4058, 4724, 4847, 4903, 4970, 5047, 5130, 5160, (question), 2940
Exécution de la loi de 1916 imposant les bénéfices industriels, etc., crédits, 3867
Expédition de whiskey de Walkerville, 1568
Exportations par le port de Windsor, 1518
Frais d'entretien des bateaux et service de répression, 1652, 1658
Frais de perception des impôts, 3577
Gardien du phare de Carleton, 4118
Gaunt (John W.) et Cie, 1566
Hache (Lawrence), 2004
Harvey (A.), 5196
Importations de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, 1517, 2939
Importations des Etats-Unis, 3262
Importations et exportations de la British Empire Steel, 1555

Douanes et Accises—*Suite*
Importations et exportations d'œufs, 1563
Importations de fromage, beurre et œufs, 1511, de fraises, 4391, 4466, de spiritueux, 1553, 1569, 1679, de peaux et de laines brutes, 1527, de pianos usagés, 4197, de produits agricoles, 3596, de sucre brut et de beurre, 3175
Impôt sur le revenu perçu de 1919 à 1925, 2580
Impôt sur le revenu perçu de 1919 à 1925, loi, 3840
Le Roi vs J. F. Simmons, et autres, 1574
Loggin (W. S.), 5197
Loi douanière de 1907, 3576
Loi de l'accise, 4259, 4329, 5192
Loi des revenus de guerre, 3761, 4031, 4365, 4393
Loi de l'impôt sur le revenu, 1536, 4330
Magazines américains, 1528
Mouvement des automobiles entre le Canada et les Etats-Unis, 3038
Mûrissement de whiskey importé au Canada, 1536
Officiers du service de répression de la contrebande, 1574
Perception des taxes de guerre, 1541
Permis de fabrication de bière, 1522
Préférence douanière à la Nouvelle-Zélande, 1093
Préposés des douanes et de l'accise à Kingsville, 3758
Rabais relatifs à l'impôt sur les ventes et aux droits de douane, 1552
Rapport de la Royale gendarmerie, 1573
Rapport de R.-P. Clerk, 1566
Rapport Duncan, 1570, 5046, 5060
Rapport de l'inspecteur Munn, 1567
Receveur à Richibouctou, 2438
Réclamations pour drawbacks, 1553
Remises sur les importations de houille, 2327
Renvoi de la résolution n° 349 au comité des subsides, 1728
Richard (Clovis-T.), 3755
Saisies à Beebe Jonction, 1535 1575
Saisies à Rock-Island, 1535, 1570
Saisies par les douaniers, 1536
Salaires, 3874
Sanction pour évaluation trop basse, 1575
Service de répression de la contrebande, 1566, 1631, nomination, 1573
Service de gardes-côtes et répression, crédits, 3866
Service de répression à Dalhousie, 3431
Statut des employés de l'impôt sur le revenu, 3261
Solomon (F. G.), 4455
Sortie de l'alcool des distilleries, 743

Douanes et Accises—*Fin*
Taxe sur les automobiles, crédits, 3863
Taxe sur les ventes, 1541, 1664, 3758
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3789
Tarif douanier, 4028
Tarif de 1907, 3595
Timbres bilingues, 3893
Traité avec l'Australie, 1561
Traitement et frais de voyage, 1637
Wilkinson (Frank), 1575
Doucet (Alexandre-J.), Kent:
Absence de R. C. Wright, 2121
Aide à l'immigration, 3260
Blanchet (J.-C.), 3355, 3431
Boulay (H.), 1657
Brisay (Sydney des), 4004
Bureau de poste d'Adamsville, 1568
Bureau de poste de Rigaud, 1707
Bureau de poste de Saint-Boniface, 1560
Bureaux du National Canadien à New-York, 1563
Coût du transport des courriers par chemin de fer, 4002
Dépenses d'annonces des chemins de fer Nationaux, 4261
Dépenses du comité d'enquête sur les frets maritimes, 3893
Dépenses relatives à l'Immigration, 3354
Destitution de F. L. Cullen, 1550
Directeur de la poste de Petit-Rocher, 3578
Directeur de la poste de Rigaud, 1553
Discours du trône, 296, 301, 351
Droits sur les automobiles, 3142
Durant (On.), 2199
Edifices loués à Ottawa, 3894
Employés du National Canadien à Mont-Joli, 1656
Enquête concernant les pénitenciers de Dorchester, 1558
Enquête du comité des douanes, 4931
Exportation du grain, 3896
Fermes annexes et sous-stations expérimentales, 3431
Frais d'impression de l'Etat, 4120
Frais de perception des impôts, 3577
Franchise postale, 2462
Friel (James) et les réclamations de guerre, 3784
Gauthier (Louis), 1561
Gardien du bureau de poste à Louiseville, 4002, 4785
Grades des officiers dans l'armée, 1576
Importations des Etats-Unis, 3262
Importations de produits agricoles, 3596
Importations de semences de trèfle, 1557
Importations de soieries, 3430

Doucet (Alexandre-J.)—*Fin*
Lignes téléphoniques dans Chicoutimi-Saguenay, 1568
Mallet (Tiburce), 1569
Pêche du homard, 2814, 2912
Poste rurale entre Leeds et Lyster, 3433
Promotions dans la troupe permanente, 1534
Quai et havre du Bic, 1553, 1780
Quai et havre de New Richmond, 1780
Quai de Sandy Bay, 2005
Rapport du lieut-col. A. H. Machin, 1569
Recettes des fermes expérimentales, 2121
Receveur de la poste de Labelle, 1554, Maniwaki, 4788, Pierreville, 3261, Rigaud, 1875, 2007
Receveur des douanes à Richibouctou, 2438
Richard (Clovis-T.), 3755
Saisies d'automobiles, 4116
Saint Lawrence Pulp and Paper Co., 4457
Service de la statistique, 3430
Station radiotélégraphique des chemins de fer Nationaux, 4461
Troupe permanente, 1657, 1780, 4461
Troupeaux certifiés, 4118
Vente de navire, 2006

Doyle (Feu Gregory), 1522

Drayton (L'hon. sir Henry), York-Ouest:
Achats d'automobiles et de camions par l'Etat, 3261
Aciéries Dominion, 4476
Administration et exploitation des élévateurs, 4766
Affaires de la Chambre, 4257, 5190, 5346
Ajournement de la Chambre, 634, 5269
Allemagne, réparation, 1449
Application de la loi des primes, crédits, 1851, 1853
Appointements, ch. de fer Nat., 3752
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1615
Auditeur général, nominations, 1567, rapports, 337, 430, 498, 586, 808, 992, 1166, réorganisation, 1525
Avance de 12 millions pour la commission du port de Montréal, 4263, 4389, 4506, 4830
Biens d'ex-ennemis, 1780
Biens des Hongrois, 1779
Bilan annuel des chemins de fer Nationaux, 3710, 3738
Bills d'intérêt privé, 1876, 5191
Budget, 3270, question, 1683, 3258
Bureau de la statistique, crédits, 1859
Canal de la Trent (crédits), 4076
Canal Welland, crédits, 4093
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 1780

Drayton (L'hon. sir Henry)—*Suite*
Chemin de fer d'Inverness, 1209, 1367, 1543
Chemins de fer Nationaux, valeurs, 4127, voiturage du grain, 1680
Chemin de fer de Rouyn, 1152, 1521, 3377, 3428
Chemin de fer et canaux, traitements, 4082
Chenal maritime du Saint-Laurent (crédits), 4079
Cie du canal de la baie Géorgienne, 4006
Cies prétendues frauduleuses, 1954
Clause antidumping et importation de beurre et fruits d'Australie, 3257
Code criminel, 4100
Commission des chemins de fer, crédits, 4078, 4092
Commission du port de Chicoutimi, 3856, 4095
Commission consultative du tarif, 3357
Composition de la commission d'enquête sur les réclamations des Provinces maritimes, 1954
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3584
Conseillers sur le tarif, 1574
Conscription de la richesse du pays, 3520
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5270, 8286
Crédit agricole, 3973, 5201
Crédits des divers départements, 1654
Crédits supplémentaires, 1925-1926 et 1927
Décrets du conseil en 1925, 1574, 3038
Déshydratation des fruits et légumes, crédits, 3879
Detroit and Windsor Subway Company, 4260
Dette des chemins de fer Nationaux, 1524
Développement de l'énergie électrique sur le Saint-Laurent, 3488
Discours du trône, 222, 224, 1126
Divers crédits, Douanes, 1651
Divulgation de certains renseignements, National-Canadien, 3490
Documents, biens des sujets-ex-ennemis, 1954
Douanes et Accise, salaires, 3875, frais, 1640
Dragage de la rivière du Loup (en haut), crédits, 4693
Dragage de la Norton Creek, crédits, 4684
Droits antidumping sur le beurre et les fruits d'Australie, 3308
Droit d'administration des fonds publics, 5245
Eaux de la rivière Niagara et travaux de protection, 3903, 3905
Ecluse Saint-Ours, crédits, 4075
Edifices publics, crédits, 4405
Emprunt fédéral, 4058, 4124

Drayton (L'hon. sir Henry)—*Suite*
Enquête du comité des douanse, 5188
Exécution de la loi de 1916 imposant les bénéfices industriels, etc., crédits, 3968
False Creek, dragage, crédits, 4717
Frais des bateaux de la douane et service de répression, 1653, 1686
Frais de publicité, 1520
Gouvernement fédéral, 4196
Immigrants atteints de la lèpre, 3356
Législation des chemins de fer, question, 4062
Levés et inspections, chemins de fer, crédits, 4089
Loi de l'accise, 4329
Loi des eaux de la zone ferroviaire, 4327
Loi des enquêtes sur les coalitions, crédits, 4510
Loi des chemins de fer, 3850, 4028
Loi de l'exploitation de l'électricité et des fluides, crédits, 4776
Loi de finances provisoire, 1955, 3140, 4458
Loi des grains, crédits, 4738
Loi de l'immigration, 4009, 4146
Loi de l'impôt sur le revenu, 4330, 4345, 4362
Loi de la preuve, 4841
Loi des réserves forestières et des parcs, 3858
Loi de retraite du service civil, 5192
Loi des revenus de guerre, 3761, 3797, 4031, 4152-4162
Loyers, entretiens, etc., Travaux publics, 4421
Marchall (Duncan), 5193
Membres du comité d'enquête sur le combustible, 3167, 3169
Ministère Meighen, formation, 5129
National-Canadien à Trois-Rivières, 1506
Officiers du service de répression de la contrebande, 1574
Pensions aux vieillards, 1957, 1959
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3115
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5210, 5232
Ports et rivières de l'Ontario, crédits, 4698, 4705
Port de Matane, crédits, 4679
Port de Sorel, crédits, 4694
Possession d'armes, 4843
Quai et brise-lames, crédits, 4674, 4675
Quai de Notre-Dame de Pierreville, crédits 4685
Quai de Petite-Rivière-Romaine, crédits, 4686
Quai de Tadoussac, crédits, 4695
Quai de Trois-Rivières, crédits, 4695

Drayton (L'hon. sir Henry)—*Fin*
Rabais relatifs à l'impôt sur les ventes et aux droits de douanes, 1552
Rapport du comité des chemins de fer et de la marine, 3755
Rapport de l'hon. W. Pugsley, 1657
Règlement, accusation de faire obstacle aux délibérations de la Chambre, 4574
discussion des crédits, 4572
question de privilège, 5270
avis de motion, 5320
projet de résolution encore inscrit au Feuilleton, 4522
sous-amendement, 5101
rapport d'un amendement et sous-amendement, 4969
interdiction de mentionner la Couronne, 5220
proposition Stevens, 5138, 5144
appel des motions, 1573
reconstitution du comité des subsides, 1557
retrait d'une expression, 733
Renvoi au comité d'une pétition de la Sealright Co., 2809
Renvoi de la résolution n° 349, au comité des subsides, 1729
Représentant à Washington, 4196
Sealright Co., 3377
Séance du jour de la Confédération, 5197
Service de renseignements commerciaux, crédits, 4770
Situation industrielle à Sydney, 5199
Tarif douanier, 4028, 3600
Tarif douanier, préférence britannique, 3760
drawbacks, 3635
de 1907, 3595
automobiles, 3664
cacao et chocolat, 3624
capotes, roues, carrosseries, 3689
chapeaux, 3653
divers articles, 3698, 3699
fils de soie artificielle, 3660
pulvérisateurs, etc., 3645
sel de table, 3626
sucre, 3634
Trafic-marchandises et recettes du Pacifique-canadien, 2120
Train spécial à Ottawa, 5195
Traité avec les Antilles, 1773, 1844, 1846, 4193
Versement en vertu des lois de pension et de retraite, 1521
Voiturage du grain par le National-Canadien, 1680

Dunning (L'hon. Charles), Regina:
Achat des tramways de Montréal, 3432, 3840
Bilan annuel des chemins de fer Nationaux, 3701

Dunning (L'hon. Charles)—*Suite*
Bons (Emission des) des chemins de fer Nationaux, 3432
Brown (D. E.), 1899
Budget, 2650
Bureau de la statistique, crédits, 1860
Canal Chambly, crédits, 4075
Canal de la Trent, crédits, 4076
Canal de Welland, crédits, 4076, 4093, 4392
Chemins de fer Nationaux, accidents, 2388, houille, 2224, 3429, terrain, 3783, traverses, 2579, appointements, 3752, bureaux, 3757, déficits, 2939, demande d'un dossier, 3175, dépenses d'annonces, 4261, divulgation de renseignements, 3490, fermeture de gares, 3894, wagons, 2002
Chemins de fer Nationaux et favoritisme politique, 4666
Chemins de fer Nationaux. 4261
Chemins de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4217, 4272, 4278
Chemin de fer de la baie d'Hudson et port Nelson, 3654, 3786
Chemin de fer de Rouyn, 1781, 3428
Chemin de fer de Weston à Woodbridge, 4005
Chenal maritime du Saint-Laurent, crédits, 4079
Clergé (Le) et le transport gratuit sur les chemins de fer, 4786
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3579, 3582
Comité relatif à l'élevage du bétail, 3923
Commission des chemins de fer, crédits, 4092, 4078
Convention des grandes routes, crédits, 4029
Convention entre le National-Canadien et l'état du Michigan, 2222
Convention entre Vancouver et les chemins de fer Nationaux, 3841
Crédit agricole, 3955
Demande d'un dossier, 3175
Destitution de John Hanna, 3599
Ecluse Saint-Ours, crédits, 4075
Edifices des chemins de fer Nationaux à Toronto, 3784, 4266
Embranchements des chemins de fer Nationaux Young-Prince-Albert, 4392
Enregistrement du vote des membres, 3949
Etablissement agricole des soldats, 1949, 3086
Exploitation de la ligne Moncton-Bouctouche, 1874
Fait personnel, 3842
Fonds de prévoyance des employés des chemins de fer, crédits, 4091
Frets sur le bétail, 3143
Garantie des valeurs des chemins de fer Nationaux, 4004

Dunning (L'hon. Charles)—*Fin*
Gardien du pont du canal Murray, 3895
Levés et inspection, chemins de fer, crédits, 4089
Loi des chemins de fer, 3784, 3850, 4028
Marché anglais pour le bétail canadien, 3787
Marshall (D.), billet gratuit à, 4262
Nouvelle voie ferrée aboutissant au Pacifique, 3428, 3489
Pensions aux vieillards, 1964
Rapport annuel du réseau national, question, 2388, 2633, 4456
Recettes et frais de l'exploitation du National-Canadien, 2200
Rectification du Compte rendu, 3143
Réduction des tarifs-marchandises, 3214
Règlement, dénégation, 2484
Région de la rivière de la Paix, 1955
Renseignements touchant le National-Canadien, 3789
Service maritime entre le Canada et Cuba, 3036
Service Weston-Woodbridge, 3841
Station radiotélégraphique des chemins de fer Nationaux, 4261
Système de promotion universelle, 3597
Système national de banque, 2454
Tarifs de la Marine marchande, 2009
Tarifs de transport sur le National-Canadien, 2624
Tarifs voyageurs de l'Ouest aux Provinces maritimes, 3599
Trafic et propriétés des chemins de fer Nationaux, 3141
Trains dans le comté de Stormont, 3600
Traitements, etc., Chemins de fer et Canaux, 4062
Transatlantique *Regina*, 2278, 2320
Traverses et bateaux des chemins de fer Nationaux, 2812
Valeurs des chemins de fer Nationaux, 4127
Vente de navires de la Marine marchande, 1872
Vitesse des chemins de fer, 4732

Duff (William), Lunenburg:
Discours du trône, 436
Enregistrement du vote des membres, 3950

Durham (Lord):
Buste présenté au Canada, 2860

Durant (O.), 2199

Dussault (J.-E.), Lévis:
Beurre importé, 1043
Budget, 3417

Eaton (Nathan W.), 2225

Edwards (Alexander McKay), Waterloo-Sud:
Budget, 2786
Fermeture des gares du National-Canadien, 3894

Edwards (L'hon. J. W.), Frontenac-Addington:
Ajournement de la Chambre, 631, 671
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1905, 1936
Budget, 2893, 2961
Bureau de la statistique, crédits, 1859
Canada (Le) et la politique étrangère de l'Empire, 1805
Classement des œufs, 4203
Comité des chemins de fer et de la Marine marchande, 3592
Départements administrés par intérim, 852
Dépenses des ministres sans portefeuilles, 1778
Déshydratation des fruits et liqueurs, 3880
Discours du trône, 494, 499, 1052
Droit sur les œufs importés des Etats-Unis, 2132
Entrepôts frigorifiques, 2226
Exécution de la loi de 1916 imposant les bénéfices industriels, etc., crédits, 3869
Frais d'entretien des bateaux garde-côtes et répression de la contrebande, 1698
Grève de Winnipeg, 4048
Immigration de la Grande-Bretagne, 717
Industrie laitière, 2108
Loi des chemins de fer, 3850
Loi de l'immigration, 3848, 4009
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4170
Marquage des œufs, 1718
Motion de défiance, 68, 173
Pensions aux vieillards, 1984, 3845
Prix courant et prix de vente des navires de la Marine marchande, 1565
Règlement de la Chambre, 4018
Règlement, question de confiance, 10
Renseignements divers, chemins de fer Nationaux, 1559
Renvoi de la résolution n° 349 au comité des subsides, 1733
Résolution relative aux impôts, 1674
Service maritime et fluvial, crédits, 2191
Sexsmith (E. J.), 3608, 3896, 3949,
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3789
Taxe des ventes, 3758
Traité avec l'Australie, 3654
Transport des prisonniers, 1831
Travail et rémunération des détenus dans les pénitenciers, 2124

Elections:
Correspondance, 990
Election de Rivière-de-la-Paix, 3759, 3947
Election du Premier ministre, 1502
Enquête relative à l'élection d'Athabasca, 4731
Fraudes électorales, 1723
Fonctionnaires d'élection dans Athabasca, 2860
Impression des bulletins relatif à l'élection de Prince-Albert, 990
Loi de la députation, 1924, 1703
Rapport, 2319
Rémunération des fonctionnaires électoraux dans Athabasca, 2437
Représentation parlementaire, 898

Electrical Engineering Company, 1548

Electrical Machinery Manufacturing Co., 1517, 1873

Elliott (L'hon. John Campbell), Middlesex-Ouest:
Beaudry (E.-F.), 3260
Bureaux de placement et l'importation des mineurs, 3598
Coalition des agents grossistes-courtiers, 2713, 3599, 4122
Conférence internationale du travail, crédits, 4578
Conseils industriels, crédits, 4519
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5303
Discours du trône, 191
Embauchage des mineurs étrangers, 3701
Enquête du comité des douanes, sous-amendement, 5117
Immigrants atteints de la lèpre, 3356
Loi de conciliation et du travail, crédits, 4512
Loi de l'enseignement technique, crédits, 4519
Loi des enquêtes sur les coalitions, crédits, 4508
Loi des pensions, 3758, 4196
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3884, 4148, 4164,
McQuay (J.-E.), 3758
Pension au col. F. J. Murray, 3596
Pensions impériales, 4059
Pensions aux vieillards, 2546, 3843
Pensions viagères, crédits, 2433
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3121, 4648
Politique fiscale du premier ministre, amendement, 5235
Règlement, amendement à la motion principale, 5235

Elliott (L'hon. John Campbell)—*Fin*
Règlement, question de privilège, 5296
Salaires et inspections, Travail, 4518
Terres vendues à la commission agricole de l'établissement des soldats, 4122

Elliott (Preston), 1544

Esling (William Kembell), Kootenay-Ouest:
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2157
Discours du trône, 942
Droits de dumping sur le beurre, 5796
Droits de dumping sur les fraises, 5196
Droits sur les œufs importés des Etats-Unis, 2127
Edifices publics, crédits, 4406
Election de Prince-Rupert, 1565
Parc national de Revelstoke, 4120
Plaintes relatives au traité avec l'Australie, 853
Service de renseignements commerciaux, crédits, 4774

Euler (L'hon. Wm. D.), Waterloo-Nord:
Bilan annuel des chemins de fer Nationaux, 3725
Budget, 3473
Chenal maritime du Saint-Laurent, crédits, 4082
Classement des œufs, 4207
Comité des chemins de fer et de la Marine marchande, 3581, 3754, 4447, 4846
Energie électrique dans l'Ontario, 2216
Etablissement agricole des soldats, 2103
Houillères de la Nouvelle-Ecosse, 399
Rapport sur l'enquête des douanes, 1114
Règlement de la Chambre, 4460
Résolution relative aux impôts, 1668
Pensions aux vieillards, 1964, 1983
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3790

Evans (John), Saskatoon:
Abandon de la cie de la baie d'Hudson, 5193
Aciéries Dominion, 4466
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2169
Bilan annuel des chemins de fer Nationaux, 3740
Brigadiers-généraux canadiens, 1544
Budget, 2657, 3201
Commission consultative du tarif, 4520, 4665
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2272
Discours du trône, 485, 486, 1048

Evans (John)—*Fin*
Droits sur les œufs importés des Etats-Unis, 2136
Etablissement agricole des soldats, 2094
Exécution de la loi des primes, crédits, 1853
Frais d'entretien des bateaux de la douane et répression de la contrebande, 1697
Loi des revenus de guerre, 4164
Motion de défiance, 182
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5229
Red Lake and Northwestern Railway Co., 4554, 4882, 5082, 5158
Règlement, 501
Soldats-colons, 2094
Tarif douanier, éclairage électrique, 3649

Fafard (Fernand), L'Islet:
Dépenses du service géodétique, 3353
Dépenses du service topographique, 3354
Enquête du comité des douanes (sous-amendement), 5122
Région de Red Lake, 3429
Service d'aviation, 3429

Fansher (Burt Wandell), Lambton-Est:
Budget, 3028

Finances:
Budget, 1502, 1507, 2633, 2686, 2714, 2760, 2814, 2861, 2938, 2941, 3038, 3129, 3143, 3176, 3214, 3262, 3308, 3330, 3358, 3379, 3433, 3491, question, 1683, 2148, 2319, 2465
Cies prétendues frauduleuses, 1964
Commission consultative du tarif, 1902, 2121, 3357, 3488, 4520, 4665, 4733
Commission agricole des soldats, 3579
Conseillers sur le tarif, 1514
Crédit agricole, 2581, 2387, 3849, 3952, 4058, 5201
Crédits supplémentaires, 1925-1926 et 1926-1927, 5192
Dégrèvement des automobiles, 1447
Délégation de Pembroke, 2713
Délibérations de la commission du tarif, 4120
Dette nationale, 4456
Dettes et impôts, 1564
Droits sur les automobiles, 3142, 3940
Emission des billets du Dominion, 1563
Emprunt fédéral, 4057, 4124
Enquête sur l'industrie pétrolière, 1566
Home Bank, 1901, 3488, 4118
Industrie sidérurgique de la Nouvelle-Ecosse, 4124
Inspecteur en chef des banques 2582
Loi de finances provisoire, 1831, 1955, 3139, 4458

Finances—*Fin*
Loi des revenus de guerre, 3761, 4151, 4365, 4393
Modifications au budget (question), 3090, 3176, 3211, 3258
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5209
Rapport sur les actionnaires des banques, 874
Rectification, 743
Renseignements au sujet de documents, 4266
Résolution relative aux impôts, 1658
Rétablissement de l'étalon d'or, 3887
Revenu fédéral, 4116
Revenus par provinces, 1565
Service de vérification, 2562, 2712
Soldes non réclamés dans les banques, 1558
Soumission pour les obligations fédérales, 1513
Système national des banques, 2438
Tarif des Douanes, 1907, 3595, 3600, cacao et chocolat, 3624, muscade et macis, 3625, sel de table, 3625, grain de cacao, 3626, fruits, 3627, sucre, 3633, amers, 3643, pulvérisateurs, 3645, laminés de fer, 3644, silicate, 3644, acide crésylique, 3644, pièces en fonte ou en acier, 3651, lampes de sûreté, 3652, machines et appareils, 3652, chapeaux, 3653, moteurs et leurs pièces, 3653, glycol d'éthylène, 3654, éponges, 3654, drawbacks, 3655, mèches et déchets de soie artificielle, 3655, machines et appareils, 3655, fils de soie artificielle, 3656, automobiles, 3664, locomotives et voitures automotrices, 3664, capotes, roues et carrosseries, 3688, cornes, distributeurs, etc., 3679, divers, 3698, préférence britannique, 3670, loi des revenus de guerre, 3789
Taxes de guerre, 1537
Versements en vertu des lois de pensions de retraite, 1521

Fiset (Sir Eugène), Kt., Rimouski:
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1922, 2542
Chemin de fer de Joliette et Northern, 4424
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5285
Crédit agricole, 3964
Edifices publics, Chambre des communes, crédits, 4403, 4417
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4170
Loi des pensions du service civil, 3378
Pensions aux vieillards, 1970-1999, 2564

Fiset (Sir Eugène), Kt.—*Fin*
Port de Matane, crédits, 4681
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3794, 3832

Fish (C. E.), Northumberland:
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2172
Bac transbordeur à Chatham, 1561, 1568
Budget, 2856
Concession à I. Wilson, 1569
Embranchements du National-Canadien, 2812
Pensions aux vieillards, 2551
Quai et brise-lames (crédits), 4674

Flemming (J. K.), Victoria-Carleton:
Ajournement de la Chambre, 714
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2268
Discours du trône, 267
Exploitation de la main-d'œuvre industrielle, 1714
Loi des enquêtes sur les coalitions, crédits, 4509
Pouvoirs électriques dans l'Ontario, 2221
Service de renseignements commerciaux, crédits, 4773
Tarifs de transport sur le National-Canadien, 2604

Forke (Robert), Brandon:
Aciéries Dominion, 4465
Acoustique de la Chambre, 1685
Ajournement de la Chambre, 653
Ajournement de Pâques, 1829
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1928, 2155, 2425, 2537
Budget, 2633
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4247
Crédit agricole, 3955
Décès de la reine Alexandra, 235
Demandes des fonctionnaires, 2147
Dépôt de correspondance, 899
Disparition des industries, question, 1173
Discours du trône, 258, 1456
Eclairage électrique et vie rurale, 3648
Election de l'Orateur, 2
Eloge de feu Joseph-Edmond Marcile, 236
Enquête du comité des douanes, 1113, 4049
Etablissement agricole des soldats, 2080
Exécution de la loi de 1916 imposant les bénéfices industriels, etc., crédits, 3872
Félicitations au très hon. M. Meighen, 3701
Fonds électoraux, distribution, 3132
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 416
Levés et inspections, chemins de fer, crédits, 4090

Forke (Robert)—*Fin*
Loi des chemins de fer, 3850, 3851
Loi de l'immigration, 3846
Loi de l'impôt sur le revenu, 4358
Modifications projetées dans le budget, 3212
Motion posant la question de confiance, 5
Patrouille aérienne des pêcheries et forêts, 3036
Pensions aux vieillards, 1965
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 4641
Question de privilège, liberté des membres, 4930
Règlement, 4017
Règlement de priorité dans les débats, 4291, 4292
Renvoi de la résolution n° 349, au comité des subsides, 1734
Tarif douanier et agriculture, 3610, 3648, pétrole, 3225
Traités internationaux, 4828
Tarifs de la Marine marchande, 2011

Fontaine (Joseph-Eloi), Hull:
Pensions aux vieillards, 1969

Foster (A. de Witt), Hants-King:
Aciéries Dominion, 4484
Administration et exploitation des élévateurs, 4768
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1619
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1925, 1940, 2414
Brown (D. E.), 1899
Bureaux d'immigration aux Etats-Unis, 1564
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4254
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3581
Comité, élevage du bétail, 3921
Compagnie Massey-Harris, 3432
Commission des lieux et monuments historiques, 2709
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2268
Crédit agricole, 3957
Demande de documents, 2714
Discours du trône, 966
Eaton (Nathan W.), 2225
Electrical Engineering, 1548
Electric Machinery Manufacturing Co., 1677, 1873
Emprunt fédéral, 4126
Entrepôts frigorifiques, 2229
Exécution de la loi des primes, crédits, 1852, 1854
Fait personnel, 991

Foster (A. de Witt)—*Fin*
Frais d'entretien des garde-côtes et répression de la contrebande, 1689
Fruits, crédits, 2240
Gare d'Elmsdale du National-Canadien, 1533
Hôpital Camp Hill, 1899
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 400
Industrie laitière, 2118
National-Canadien, achats de terrains, 3783, appointements, 3753, émission de bons, 3432, divulgation de renseignements, 3489, tarifs de transport, 2628
Nouvelle ligne de chemin de fer à la côte du Pacifique, 3379, 3489
Pages absentes du Hansard, 3952
Pensions aux vieillards, 2558
Poudres arséniées sur les arbres fruitiers, 587
Receveur de la poste à Maryville, 1554, à Vernal Station (N.-E.), 1554
Règlements de la douane, automobiles, 4733, 4665
Renseignements, National-Canadien, 3789
Renvoi de la résolution n° 349 au comité des subsides, 1737
Réparation au quai d'Enfield, 1533
Réseau de l'Etat et les tramways de Montréal, 3432
Tarif douanier, 3615
Terrains de gare à Shubenacadie, 2120
Vente des produits de l'Empire en Grande-Bretagne, 4459

Fournier (Charles-Alphonse), Bellechasse:
Achat d'automobiles par le Gouvernement, 2329
Amalgamated Civil Servants of Canada, 1778
Dominion Express Co., 2144, 2303
Nomination de commission, 2329

Fraser (John Anderson), Caribou:
Achats de traverses par le National-Canadien, 2579
Avances aux soldats-colons, 2538
Discours du trône, 1034, 1040
Edifices publics, crédits, 4410
Etudes géologiques en Colombie-Anglaise, 2579
Fleuve Colombie, crédits, 4714
Forces hydrauliques dans la zone ferroviaire de la Colombie-Anglaise, 4058, 4327
Perception des taxes de guerre, 1541
Ports et rivières, crédits, 4721
Tarif douanier, bananes, 3628, 3632
Taxe sur les ventes, 1541

Friel (James), 3784

Fuller (Mary E.), 2005

Gardiner (Robert), Acadia:
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4840
Budget, 3557
Conseil des recherches scientifiques et industrielles, crédits, 4782
Commission des chemins de fer, crédits, 4079
Commission du port de Vancouver, 4261
Crédit agricole, 2967
Elévateurs de tête de ligne, 3895
Grains emmagasinés dans l'élévateur d'Edmonton, 3036
Hôtel des postes de Calgary, 1543
Immigrants des Hébrides, 3895
Loi des grains, crédits, 4737
Loi des revenus de guerre, 4155

Garland (E. J.), Bow-River:
Actifs de chemins de fer acquis par le Gouvernement, 1567
Automobiles, 1902
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2187, 2403
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4442
Canadian Dexter P. Cooper Co., 3889
Canal Welland, 4391
Charbon de l'Alberta, 807, 1206
Chenal maritime du Saint-Laurent, crédits, 4081
Commission de vérification, 2582, 2938
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5275, 5284, 5287, 5313
Crédit agricole, 3952, 5203
Déshydratation des fruits et légumes, crédits, 3880
Divers crédits, douanes, 1651
Droit d'administration des fonds publics, 5257
Elévateurs d'Edmonton, 2709
Emprunt fédéral, 4126
Enquête du comité des douanes, 5188
Etablissement agricole des soldats, 2280, 5200
Exécution de la loi de 1916, imposant les bénéfices industriels, crédits, 3869
Exemption de la loi du service civil, 1567
Explication d'un vote, 5263
Houille de l'Alberta, 899
Inspecteur en chef des banques, 2582
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4169
Loi de l'impôt sur le revenu, 1536
Lois d'intérêt privé, 5192
MacLeans' Magazine, 2955
Motion de défiance, 185
Pardon de prisonniers à Prince-Albert, 2861
Politique fiscale du premier ministre, amendement, 5240

Garland (E. J.)—*Fin*
Règlement, l'expression "achat", 812
Règlement, amendement à la motion principale, 5235
Quyon, 4003
Service de répression de la contrebande, 1531
Subventions aux chemins de fer, 1567
Système national de banque, 2455
Tarifs douaniers, mèches et déchets de soie artificielle, 3655
Traités internationaux, 4820
Traitements des médecins au R.C.S., 1531
Transport de la houille de l'Alberta, 381
Vote unique transférable, 4059

Garland (W. F.), Carleton:
Droits sur les œufs, 2133
Importations d'œufs, 2712
Marquage des œufs, 1721
Service de bac entre Fitzroy et Quyon, 4003
Service de nettoyage de la Ch., 2911

Gatineau Transmission Company, 4553, 4758

Gaunt (John W.) et Cie, 1566

Gauthier (Louis), 1567

Geary (George Reginald), Toronto-Sud:
Appointements, chemins de fer Nationaux, 3754
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1625
Avances aux soldats-colons, 2188, 2402, 2538
Bureau de la statistique, crédits, 1862
Canal d'assainissement de Chicago, 1893
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4223
Codification de la loi des pensions, 877
Comité des chemins de fer et de la Marine marchande, 3583
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5238
Discours du trône, 462, 483, 1257
Eaux de la rivière Niagara et travaux de protection, 3904
Entrepôts frigorifiques, 2227
Fruits, crédits, 2238
Loi de l'impôt sur le revenu, 4336
Pensions aux vieillards, 2517
Pouvoirs électriques dans l'Ontario, 220
Service maritime et fluvial, crédits, 2196
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3835
Traitements des fonctionnaires, 4521

Gershaw (Frederick William), Medicine Hat:
Budget, 3627
Discours du trône, 366, 372
Pensions aux vieillards, 2511

Gervais (Théodore), Berthier-Maskinongé:
Budget, 3365
Dragage de la rivière du Loup (en haut), crédits, 4692
Droits sur les automobiles, 2047
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4166

Girouard (Wilfrid), Drummond-Arthabaska:
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2150
Budget, 3158

Gordon (G. M.), 2224

Gott (Eccles J.), 1568

Gott (Eccles James), Essex-Sud:
Accident sur le lac Erié, 1741
Améliorations au port de Leamington, 4118
Appointements et dépenses imprévues, ports du Dominion, 1623
Bateau-phare du récif Sud-Est, 3758
Discours du trône, 1280, 1298
Donaldson (J. A.), et le poste de maître de port de Kingsville, 2530, 4785
Dragage à Amherstburg, 4455, 5796
Dragage du port de Kingsville, 4120
Entrepôt à Leamington, 4262, 4664
Ferme expérimentale de Harrow, 4119
Frais d'entretien des bateaux de la douane et répression de la contrebande, 1695
Marshall (l'hon. Duncan), 5193, billet gratuit, 4262
Pelée (L'île), câble, 2529, 4787, communications télégraphiques, 4666, quai, 4119, 4664, service de vapeur, 4119
Port d'Amherstburg, 4263
Port de Kingsville, 2813
Maître du port, 4118, 4266
Poste de signaux du chenal de Livingston, 3175
Préposé des douanes et de l'accise à Kingsville, 3758
Receveur de la poste du port de Kingsville, 3757
Receveur de la poste E. L. Park, 4262
Règlement, questions politiques provinciales, 3318
Service de l'immigration à Windsor, 4455

Goulet (Alfred), Russell:
Bureaux de poste dans le comté de Russell, 2583
Casey (Maurice), 2005

Gouvernement:
Achats d'automobiles, 1656, 2329, 3261
Coalition de l'Atlantique-Nord, 4058

Gouvernement—*Fin*
Commission consultative du tarif, 2148
Commission d'enquête sur les droits des Provinces maritimes, 2067, 2329
Composition du cabinet, 1504
Conférence des premiers ministres provinciaux, 1529
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5270
Crédits des divers départements, 1654
Départements administrés par intérim, 852
Dépenses des ministres sans portefeuilles, 1778
Droit du Gouvernement de conserver le pouvoir, 1953
Formation du ministère Meighen, 5139
Frais de publicité, 1520
Machines à copier multigraphes, 1563
Message du Gouverneur général, 1775
Motion posant la question de confiance, 4
Nomination des commissions, 2329
Personnel du ministère, 339
Représentation d'Ottawa dans le ministère, 2713
Ressources naturelles de l'Alberta, 191, 281, 4460
Usines de la Dodge Motor Co., 3755
Vote unique transférable, 4059

Gouverneur général, 2360, 4196

Greffard (Capitaine Charles), 4457

Grimmer (Robert Watson), Charlotte:
Canadian Navigator, 2005
Quai et brise-lames, crédits, 4672
Refus de permis de pêche à la nasse à Castalia, 2329

Guerin (J.-J.-E.), Sainte-Anne:
Droit sur les œufs importés des Etats-Unis, 2138
Tunnel sous le canal de Lachine, 2007, 3896

Guthrie (L'honorable Hugh), Wellington-Sud:
Ajournement de la Chambre, 647
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1621
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2154
Bureau de la Statistique, crédits, 1867
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4310
Classement des œufs, 4199
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3586
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5272
Discours du trône, 1474

Guthrie (L'hon. Hugh)—*Fin*
Droit d'administrer les fonds publics, 5246
Exposé budgétaire, 2480
Frais d'entretien des bateaux de la douane et répression de la contrebande, 1700
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4171
Milice active, crédits, 5244
Motion de défiance, 87
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3104
Rapport sur l'enquête des douanes, 1115
Règlement, proposition Stevens, 5139
(Rappel au), 5224
sous amendement, 5101
terme peu respectueux envers le Sénat, 4450
amendement et sous-amendement, 4968
Tarif douanier, 3602
Valeurs des chemins de fer Nationaux, 4129

Hache (M. Lawrence), 2004

Hamilton (Charles James), Stormont:
Ajournement de la Chambre, amendement, 714
Boîtes postales de Cornwall, 2319, 2462
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4172
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3974
Trains dans le comté de Stormont, 3600

Hall (Walter Allan), Bruce:
Budget, 2997
Discours du trône, 607

Hanna (John), 1780, 3599

Hannesson (Hannes Marino), Selkirk:
Ajournement de la Chambre, amendement, 779
Avances aux soldats-colons, 1906, 1930, 2161, 2532
Bureau de la statistique, crédits, 1867
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4292, 4234
Cook (Andrew B.), 1532
Etablissement agricole des soldats, 2067-2101, 2279
Règlement, priorité dans les débats, 4291
Sanitorium de Fort Qu'Appelle, 1532
Soldats-colons, 1906, 1930, 2067, 2101, 2161, 2279, 2532

Hanson (Richard B.), York-Sunbury:
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1619
Arrivée d'immigrants à Saint-Jean, 992

Hanson (Richard B.)—*Fin*
Automobiles sur le terrain du Parlement, 4732
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1932, 2398
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4437
Boulay (H.), 1780, 1875
Brise-lames à Escuminac, 1552
Bureau de la statistique, crédits, 1858
Canadian Dexter P. Cooper Company, 3888
Commission d'enquête sur les réclamations des Provinces maritimes, 1954
Crédit agricole, 3953
Edifices publics, crédits, 4397
Entrepôts frigorifiques, 2228
Exécution de la loi des primes, crédits, 1851
Exécution de la loi de 1916, imposant les bénéfices industriels, etc., crédits, 3868
Exploitation de la ligne Moncton-Bouctouche, 1874
Frais d'entretien des garde-côtes et répression de la contrebande, 1688
Fruits, crédits, 2237
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 418
Industrie laitière, 2107
Inspection de chargements, crédits, 2309
Inspecteur des postes dans les Provinces maritimes, 3886
Loi des enquêtes sur les coalitions, crédits, 4508
Loi des grains, crédits, 4734
Loi de l'impôt sur le revenu, 4339
Loi des revenus de guerre, 3765
Loyers, entretien, etc., Travaux publics, 4427
Pensions aux vieillards, 1985, 3843
Pensions viagères, crédits, 2433. 2436
Preston (W. T. R.), 1512
Quai et brise-lames, crédits, 4667
Rapport sur l'enquête des douanes, 1114
Règlement, proposition d'amendement, 3889
Robichaud (Alphonse-G.), 2004
Sauvetage, crédits, 2310
Service maritime et fluvial. enlèvement d'obstacles, 2304
Station d'expérimentation de Fredericton, 1531
Successeur de l'honorable W. Pugsley, 1874
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3792
Taxe sur les automobiles, 3865
Traité avec les Antilles, 1749, 1766
Traitements et frais, Douanes, 1639

Harrington (G. S.), 1569

Harris (Joseph Henry), Toronto-Scarborough:
Aménagement de bureaux à la commission des chemins de fer, 1551

Harris (Joseph Henry)—*Fin*
Budget, 3574
Bureau de la statistique, crédits, 1868
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2270
Discours du trône, 1379
Distinctions honorifiques des F.E.C., 3260
Fruits, crédits, 2247
Réparations pour dommages de guerre, 1550
Wagon spécial de la commission des chemins de fer, 1549

Harvey (A.), 5196

Hatfield (Paul-Lacombe), Shelburne-Yarmouth:
Budget, 3452

Hay (Thomas), Springfield:
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 1909, 2163, 2403
Budget, 3301
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4253, 4315
Code criminel, 4112
Ecluses de St Andrews, crédits, 4710
Etablissement agricole des soldats, 2293
Exécution de la loi des primes, 1853
Loi de l'immigration, 4146
Réserve de Fort Alexandre, 1322
Tarif des chemins de fer sur les explosifs, 382
Traitements, Chemins de fer et Canaux, 4071

Heaps (Abraham Albert), Winnipeg-Nord):
Budget, 3060
Bureau de placement et importation de mineurs, 3571
Bureau de la statistique, crédits, 1870
Canadian Dexter P. Cooper Co., 3891
Discours du trône, 273
Ecluses de Saint-Ours, crédits, 4075
Edifices publics, crédits, 4400
Emprunt fédéral, 4126
Etat (L'), la houille et l'électricité, 2594
Frais des garde-côtes, et du service de répression, 1654
Grève en Grande-Bretagne, 3357
Grève de Winnipeg, 4040
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 402
Levés et inspection, chemins de fer, crédits, 4091
Loi de l'enseignement technique, crédits, 4519
Pensions aux vieillards, 1990, 2498, 2547
Question de privilège, 4050
Rectification, 300

Heaps (Abraham Albert)—*Fin*
Red Lake and Northwestern Railway Co., 4554, 4760, 4762, 5080
Règlement, amendement et sous-amendement, 4965
Règlement, rappel, 1794
Résolution relative aux impôts, 1676
Sauvetage, crédits, 2313
Service de nettoyage de la Chambre, 3141
Système national de banque, 2453
Traitements, Chemins de fer et Canaux, 4071

Heenan (Peter), Kenora-Rainy-River:
Budget, 3308
Grève de Winnipeg, 4032
Loi de la députation, 1924, 1706
Pensions aux vieillards, 1966, 2549, 2553
Question de privilège, 4006
Red Lake and Northwestern Ry. Co., 4554, 4881, 5081, 5155
Règlement, 4016
Salaire minimum d'après la loi, 1588
Tarifs de transport sur le National-Canadien, 2613
Traité avec l'Australie, 1094

Hocken (Horatio Clarence), Toronto-Centre-Ouest:
Admission au Canada de publications répréhensibles, 4391
Ajournement de la Chambre, 664
Baisse du tarif, 2838
Chenal maritime du Saint-Laurent, crédits, 4082, 4093
Clerk (A. P.), 4263
Code criminel, 4101
Commentaire d'un juge sur une loi canadienne, 1117
Discours du trône, 1061
Documents, confiscation de whiskey, 953
Entente au sujet des abstentions simultanées, 5198
Exploitation de la main-d'œuvre, 1715
Fonds de prévoyance des employés des chemins de fer, crédits, 4092
Grande loge orangiste de l'Amérique britannique, 3258, 3330
Hôpital des Indiens dans la Saskatchewan, 3260
Immigration de la Grande-Bretagne, 719.
Inscriptions sur les objets postaux, 2529
Institution Barnardo et l'immigration, 806
Lacouture (R. P.) et le fonds indien, 1901
Libre-échangiste, 2943-44
Machines à copier multigraphes, 1563
Mazagines américains, 1528
Modifications au budget, 3258

Hocken (Horatio Clarence)—*Fin*
Nomination de fonctionnaires de l'Etat, 3260
Permis de fabrication de bière, 1522
Personnel de la commission du service civil, 2583
Renvoi de la résolution n° 349, au comité des subsides, 1736
Réserve de l'Ours-blanc, 4061
Timbres-poste, 2464

Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 386, 474

Home Bank, 235

Howard (Charles B.), Sherbrooke:
Budget, 3018
Discours du trône, 622

Howden (John Power), Saint-Boniface:
Budget, 2717
Discours du trône, 281
Droit sur les œufs importés des Etats-Unis, 2133
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4171
Quais, jetées, brise-lames, etc., du Manitoba, crédits, 4712

Hubbs (John), Prince-Edward:
Arsenal de Pictou, 1532
Charbon acheté par le National-Canadien, 3429
Convention touchant l'immigration, 2813
Elliott (Preston), 1544
Harvey (A.), 5196

Hyde (J. Reid), 1556

Immigration:
Aide à l'immigration, 3260
Allusions au Canada dans les journaux d'Angleterre, 877
Arrivée d'immigrants à Saint-Jean, 992
Bureaux aux Etats-Unis, 1564
Bureaux en pays étrangers, 1563
Demande d'enquête de M. Graham, 1512
Dépenses relatives à l'immigration, 3354
Gott (J. Eccles), 1568
Immigrants des Hébrides, 3895
Immigrants inacceptables, 992
Immigration chinoise, 1508, 3758
Immigration aux Etats-Unis, 1511
Immigration de la Grande-Bretagne, 717, 787
Immigration japonaise, 1508
Institution Barnado et l'immigration, 806
Institutrices japonaises, 991
Loi de l'immigration, 2810, 4007, 4138
Mineurs gallois, 2760

Immigration—*Fin*
Mitchell (A. P.), et les immigrants, 3578
Permis d'immigration, 1657, 1874
Politique d'immigration, 1564
Publicité, 1545
Rapport, 957
Relevé des immigrants, 1780
Service de l'immigration à Windsor, 4455

Imprimerie nationale, 1530
Impressions, 4782

Innes (Le colonel Robert), 1576

Intérieur:
Bisons abattus à Wainwright, 2712
Canal d'assainissement de Chicago, 383, 954, 1741, 1296, 1504, 1565, 1656, 1741, 1876
Charbon du Collegiate Institute d'Ottawa, 3598
Chemin de fer da la baie d'Hudson, 2579
Combustion domestique, 2582
Commission des lieux et monuments historiques, 2709
Combustible, approvisionnement, 474, 497, 1589
Compagnie de la baie d'Hudson, (Abandon de la), 5193
Concessions d'énergie électrique dans les parcs nationaux, 3894
Concession de gaz naturel et de pétrole, 2990
Concessions de terrains pétrolifères, 2913, 3894
Crédit pour le transport du charbon, 4263
Déboursés relatifs à l'immigration, 1514
Détournement des eaux des Grands lacs, 853
Disette de charbon, 386, 429
Eaux de la rivière Niagara et travaux de protection, 3897
Enquête sur le prix du transport de la houille, 991
Etat (L'), la houille et l'électricité, 2583
Exploitation de l'énergie électrique sur le Saint-Laurent, 1567
Exploitation hydroélectrique de Carillon, 2464, 2530, 2686
Exploitation hydroélectrique de la rivière Niagara, 2686
Extraction du quartz au Yukon (bill), 4095
Fonctionnaires et exemptions de taxes, 1567, 2225
Forces hydrauliques dans la zone ferroviaire de la Colombie-Anglaise, 4058
Frais de publicité, 1520
Gîsements de fer natif, 1568
Homesteads de l'Alberta, 3432
Houille de la Nouvelle-Ecosse, 875, 1092, 1116, 1117, 1207, 3887

Intérieur—*Fin*
Houille de l'Alberta, 807, 899, 991, 1092, 1206, 1321
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 386, 474, 787
Incendie forestier de Cold-Lake, 4006, 4329
Inondations à Stuartburn, 1116
Loi des eaux de la zone ferroviaire, 4114, 4327
Loi des grains, amendements, 585
Loi des réserves forestières et des parcs, 3257, 3858
Loi de l'exploitation du quartz, 3945
Main-d'œuvre à la frontière, 1550
McKenzie (Geo. P.), 1567
Ordonnances du territoire du Nord-Ouest, 137
Parc national de Revelstoke, 4120
Patrouille aérienne de la forêt, 3142
Pensions impériales au Canada, 1551
Personnel de la commission de l'établissement des soldats, 3355
Pouvoir électrique dans l'Ontario, 2202
Primes à la production du charbon, 1872
Primes au transport du charbon, 1548
Rapport sur la démarcation de la frontière entre les Etats-Unis et le Canada, dépôt, 428
Reboisement, 2938
Recettes provenant des ressources naturelles du Manitoba, 153
Région de Red Lake, 3429
Règlements concernant les terres fédérales, 31
Ressources naturelles de l'Alberta, 1682, 2003, 3950, 4004
Service géodésique, dépenses, 3353
Service géologique, étude en C.-A., 2579
Service topographique, dépenses, 3354
Terrain accordé au Pacifique-Canadien, 5196
Terrains de l'Etat à Battleford, 3431
Terrains réservés pour fins scolaires, 3783
Terres de la région de la rivière de la Paix, C.-A., 1568
Transport du charbon de l'Alberta, 337, 381
Zone des sables pétrolifères de l'Alberta, 3355

Jacobs (Samuel William), George-Etienne-Cartier:
Cathcart (La comtesse de), 1166
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 358
Crédit agricole, 3990
Rapport de l'auditeur-général, 4784
Réparations de guerre, 4061

Jacobs (Samuel William)—*Fin*
Représentation du Canada aux Etats-Unis, 301
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3793

Jelliff (Lincoln Henry) Lethbridge:
Bill concernant la compagnie Pacifique-Canadien, 1506
Crédit agricole, 3962
Loi concernant le président de la division ecclésiastique de Lethbridge, 1506, 3399

Jenkins Robert Harold), Queen:
Discours du trône, 310
Droits sur les automobiles, 2056

Johnston (J. Fred), Long Lake:
Budget, 2830
Charbon du National-Canadien, 1545
Houille de la Nouvelle-Ecosse, 875

Johnstone (Lewis Wilkinson), Cap-Breton-Victoria-Nord:
Aciéries Dominion, 4462
Bateau *Vagrant*, 5195
Budget, 2852, 2955
Charbon de la Nouvelle-Ecosse, 116
Chemins de fer Nationaux et favoritisme politique, 4666
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 386

Jones (George Burpee), Royal:
Entente au sujet des abstentions simultanées, 5198
Subsides aux provinces, 2437

Justice:
Code criminel, 585, 1166, 3884, 4100, 4730
Codification de la loi des pensions, 877
Commentaires d'un juge sur une loi canadienne, 117
Demande de documents, 2714
Dessèchement du lac Sumas, 4784
Domicile du juge senior des comtés de Prescott et de Russell, 1556
Droit d'appel dans les causes criminelles, 1614
Droit d'auteur, projet de loi, 71
Enquête concernant le pénitencier de Dorchester, 1558
Exécution à la prison d'Okalla, 1552
Exécution à Winnipeg, 807
Gendarmerie (La) et le trafic des narcotiques, 2320
Grève de Winnipeg, 2713
Immigration, législation projetée, 1166
Impression des bulletins de vote, 951
Infractions à la loi des drogues, 4788

Justice—*Fin*
Loi de naturalisation et du Code criminel, 877
Loi de la preuve, 4730, 4841
Pardon de prisonniers à Prince-Albert, 2861
Pension du colonel Wroughton, 2327
Pétition demandant l'annulation d'une loi, 2861
Pétition de propriétaires de terres à Sumas, 3789
Possession d'armes, 4842
Procès du Roi vs Stuart, 2813
Projet de loi relativement aux jeux publics pour des fins de charité, 497
Protection des Esquimaux, 3784
Rapport de la Royale gendarmerie à cheval, 786
Rapport du lieut.-col. H. A. Machin, 1569
Rapport du surintendant des pénitenciers, dépôt, 137
Ressources naturelles de l'Alberta (Art. 17 de la loi), 4004
Revision des Statuts, 853, 1546
Révocation de la loi Doherty, question, 4663
Royale gendarmerie à cheval, 2225, 2324
Transport des prisonniers, 1831
Travail et rémunération des détenus dans les pénitenciers, 2121
Tribunaux de jeunes délinquants, 3577

Kaiser (Thomas Erlin), Ontario:
Amélioration du port d'Oshawa, crédits, 4707
Budget, 2800
Fabrique de fusils de chasse, 3141
Frais d'entretien des garde-côtes et répression de la contrebande, 1692
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4151
Loi des revenus de guerre, 3780
Pensions aux soldats, 1517
Pensions aux vieillards, 2515
Système national de banque, 2445
Tarif douanier, automobiles, 3679, fils de soie artificielle, 3660, loi des revenus de guerre, 3801, pièce en fonte ou en acier, 3651

Kay (William Frederick), Missisquoi:
Gatineau Transmission Company, 4553
Rapport du département de l'Agriculture, 2197, 2684
Rapport du comité de l'Agriculture, 2278, 2386, 3782, 4724
Règlement, 921

Kennedy (Donald M.), Rivière de la Paix:
Code criminel, amendement, 585
Construction d'une voie ferrée à la rivière de la Paix, 3758

Kennedy (Donald M.)—*Fin*
Discours du trône, 532, 541
Enquête du comité des Douanes, 1114, 5092
Fait personnel, 2144
Fraudes électorales, 1723
Homesteads de l'Alberta, 3423
Question de privilège, 4728

Kennedy John Wilfred), Glengarry-Stormont:
Avances aux soldats-colons, 2430, 2534
Canada (Le) et la politique étrangère de l'Empire, 1792
Chemins de fer de la baie d'Hudson, 954, 1166, crédits, 4246
Code criminel, 4113
Déclaration de la nationalité aux énumérateurs, 3952
Discours du trône, 1157, 1167
Etablissement agricole des soldats, 2285
Grève de Winnipeg, 4051
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 410
Loi des grains, 4370, 4386
Motion de défiance, 4561
Omission dans le compte rendu, 498
Pensions aux aveugles, 1535
Question de privilège, 4385
Secours de chômage pour les pensionnaires, 1567
Soldats-colons, 2285, 2430, 2534

King (Alex. D.), 1568, 3491

King (L'honorable James H.), Kootenay-Est:
Achats de pupitres et tables, 1561
Absence de R. C. Wright, 2121
Aménagement du bureau de la commission des chemins de fer, 1551
Automobiles devant les édifices du Parlement, 2529
Brise-lames à Escuminac, 1552
Budget, 2861
Bureau du haut commissaire à Londres, 2003
Câble de l'île Pelée, 2529, 4787
Canal Welland, 1547
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3587
Communication télégraphique avec l'île Pelée, 4666
Coalition du commerce des fruits, 1405
Coalition relative aux pommes de terre, 1562
Congrès international du travail, 1206
Discours du trône, 1023
Drague *Mastadon,* 1517
Dragage à Amherstburg, 4455, du port de Kingston, 4120, de North Creek, 4684, du port d'Inverness, 2813, à Port Credit, 1517, de la rivière du Loup (en haut), 4690, de la Thames, 1778, de Valleyfield, 4697

King (L'hon. James H.)—*Fin*
Edifice Impérial d'Hamilton, 1530
Edifices loués à Ottawa, 3894
Edifices publics, crédits, 4397, Chambre des communes, crédits, 4401
Entrepôt d'oignons à Leamington, 4664
Fleuve Colombie, crédits, 4714
Fleuve Fraser, crédits, 4719
Fuller (Mary E.), 2005
Havre du Bic, 1553
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 411
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 3388
Industrie du fer et de l'acier sur la côte du Pacifique, 4002
Jetée de port Maitland, 1560
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4174
Loyers, entretien, etc., Travaux publics, 4419
Monument national sur la place Connaught, 1091
Pensions aux vieillards, 1682, 1956, 2495, 2545, 3843
Place Connaught, 2912, 3379
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5235
Port d'Amherstburg, 4262
Port d'Halifax, améliorations, 4003
Port de Kingston, 2813
Port de Leamington, améliorations, 4118
Port de Matane, crédits, 4679
Ports et rivières, crédits, 4433, 4720, (de l'Ontario), 4698
Quais et brise-lames, crédits, 4667
Quais et jetées, crédits, 4675
Quai, jetées, brise-lames du Manitoba, crédits, 4711
Quai de l'île Pelée, 4119, 4664
Quai de Notre-Dame de Pierreville, crédits, 4685
Quai de Petite-Rivière-Romaine, crédits, 4686
Quai de Portapique, 2582
Quai de Sandy Bay, 2005
Quai des Trois-Rivières, crédits, 4696
Salaire minimum d'après la loi, 1589
Salle d'exercices militaire de Vancouver, 1531
Service d'ascenseur, 2530
Service de bac entre Fitzroy Harbour et Quyon, 4003
Téléphoniste à Beaver Lodge, 2712

King (Le très honorable William Lyon Mackenzie), Prince-Albert:
Accident sur le lac Erié, 1741
Affaires de la Chambre, 1610, 1724, 2386, 4257, 5190, 5346

King (Le très hon. W. L. Mackenzie)—*Suite*
Ajournement de Pâques, 1828, 1901
du jour de l'Ascension, 3257
de jour de l'Empire, 3488
Amiante au Canada, 2200
Automobiles, régime, 2940
Automobiles et camions acheté par l'Etat, 3261
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 1681
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4390, 4507
Blanchet (J.-C.), 3355
Budget, faux rapport, 2763, 3406, dénégation, 2486, question, 2148
Buste de lord Durham, 2860
Boulay (H.), 1657
Calder (M.) et le comité d'enquête sur les douanes, 2462
Canada (Le) et la conférence internationale du commerce, 3786
Canada (Le) et la politique étrangère de l'Empire, 1578, 1827
Canal d'assainissement de Chicago, 1656, 1742
Carte électorale, remaniement, 1706
Chemin de fer de Rouyn, 3377
Cie du canal de la baie Géorgienne, 4006
Comité d'enquête sur les combustibles, membres, 3165, 3167
Comté des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3591
Comité permanent, 2529
Comités, pouvoirs, 1614
Comités, composition, 1775, 2224, 2759, 2860, 3353
Commissaires du service civil, démission, 2990
Commission d'enquête sur les droits des Provinces maritimes, 2067, 2197, 2370, 3599, 4459
Commission consultative du tarif, 1902, 1954, 2000, 2121, 2148, 2197, 3357, 4520
Commission du service civil, 3141, 5127
Composition du cabinet, 1504
Comptables et le comité des douanes, 2462
Conférence impériale de 1926, 1614, 2463
Conférence du désarmement à Genève, 3759, 3788
Conférence des premiers ministres provinciaux, 1529
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5274, 5286, 5330
Correspondance, ressources naturelles de l'Alberta, 4005
Crédit agricole, 2387, taux maximum, 2581
Décrets du Conseil en 1925, 1574
Développement de l'énergie électrique sur le Saint-Laurent, 3488

King (Le très hon. W. L. Mackenzie)—*Suite*
Devises dépréciées de la France et de la Belgique, 2225
Documents, biens des sujets ex-ennemis, 1955
Droit antidumping sur le beurre et les fruits d'Australie, 3213, 3357
Droit d'administrer les fonds publics, 5245, 5251
Droit du cabinet de conserver le pouvoir, 1953
Durant (O.), 2199
Eaton (Nathan E.), 2225
Eaux de la rivière Niagara et les travaux de protection, 3904
Election de M. Duff au poste d'Orateur suppléant, 1614
Elections, concierges comme employés, 4124
Embranchement des chemins de fer Nationaux Young-Prince-Albert, 4392
Enquête relative à l'élection d'Athabasca, 4731
Enquête sur l'administration des douanes, 1502, 4058, 4727, 4888, 4971, 5047, 5126, 5164, 5173
Envoi de soldats dans la Nouvelle-Ecosse, 3263
Etablissement agricole des soldats, 1681, 2279, 5200, 5208
Explications relatives à la démission du ministère King, 5266
Exportation du bois à pâte, 3759
Exploitation de la main-d'œuvre industrielle, 1711
Exposition de l'Empire britannique, 2580
Fabrication du papier en Australie, 1562
Félicitations au très honorable Arthur Meighen, 3701
Fête de l'Empire, 3895
Fête du Roi, 3945
Fonctionnaires de l'Etat, nominations, 3260
Fonctionnaires des postes, 4732
Franchise postale, 2462
Gouvernement, démission, 5128
Gouverneur général, choix et nomination, 2861, 4196
Grande loge orangiste de l'Empire britannique, 3258
Grève en Angleterre et le blé canadien, 2308, 3432, 3357
Home Bank, 3488
Inscriptions sur les objets postaux, 2529
Importation des fraises, 4391
Importation des pianos usagés, 4197
Impression du Parlement, 2319
Législation des chemins de fer, question, 4062
Logan (M.), et le Sénat, 3489

King (Le très hon. W. L. Mackenzie)—*Suite*
Loi de la députation (1924), 1706
Loi de l'Immigration, 4011
Loi de pension, prorogation du délai, 4731
Loi de la preuve, 4841
Loi Doherty, révocation, 4663
Marques sur les enveloppes, 3038
Mesures du Gouvernement les lundis, 3784, 3840
Ministre des Postes, 2633
Ministres sans portefeuilles, dépenses, 1778
Modification du régime des automobiles, 4367
Motion de défiance, 4524, 4531, 4588
Nouvelle ligne de chemin de fer jusqu'à la côte du Pacifique, 3379
Pension aux aveugles, 1525
Pensions aux vieillards, 1944, 2433, 2502, 2562, 2581
Permis d'immigration, 1657
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3090
Programme de la session, 3759, 3886
Projets de loi d'intérêt privé, 3576, 3785
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5209
Pouvoirs hydrauliques de Carillon, 2464, 2530
Publications répréhensibles, 4391
Question de privilège, 4931, 5129
Rapport de la commission du R.C.S., 1656
Réduction des tarifs-marchandises, 3213
Règlement de la Chambre, 2941, 4460
Règlement au sujet d'une expression, 4015
reconstitution du comité des subsides, 1727
décision antérieure, 4590
l'expression "fausse", 4012
l'expression "manquer à son devoir" 5268
interdire de mentionner la Couronne, 5220
question de privilège, 4729
proposition Stevens, 5139
Représentant à Washington, 4196
Renvoi de la résolution n° 349 au comité des subsides, 1729
Représentant de l'Ontario dans le ministère, 2713
Ressources naturelles de l'Alberta, 1682, 4460
Retraite des fonctionnaires, 4121
Saisie du navire *Peschawa*, 2198
Salaire légal minimum, 1655
Séance du jour de la Confédération, 5197
Séances du mercredi et avancement de l'heure, 3845, 3883
Sénat, réforme, 4058, vacances, 2813
Service de police aux édifices du Parlement, 2759, 3787
Service de répression de la contrebande, 1569
Shaw (Le capitaine), prétendue déclaration, 4265

King (Le très hon. W. L. Mackenzie)—*Fin*
Société des Nations, représentation du Canada, 3261
Tarifs des douanes de 1907, 3598
Tarifs ferroviaires, uniformisation, 3176
Timbres bilingues, 3893
Timbres-poste, 2464
Traité avec les Antilles, 1756
Traité entre l'Allemagne et la Russie, 2814
Traité internationaux, 4788
Traité de Locarno, 1503, 1841, 3654
Traitements des fonctionnaires, 2388, 3055, 3259, 4665, 4521
Transport du charbon sur les chemins de fer Nationaux, 2529
Troupe permanente, 1657, 1780
Valeur des chemins de fer Nationaux, 4137
Vente des produits de l'Empire en Grande-Bretagne, 4459
Vote d'un douzième provisoire, 1832
Vote unique transférable, 4059

Lacombe (Liguori), Laval-Deux-Montagnes:
Budget, 3348
Discours du trône, 197, 1491

Ladner (Leon Johnson), Vancouver-Sud:
Ajournement de la Chambre, 631
Ajournement de Pâques, 1829
Bois de service utilisé dans les ports, 3175
Bureau de la statistique, crédits, 1864
Conférence des premiers ministres provinciaux, 1529
Devises dépréciées de France et de Belgique, 1505, 2225
Discours du trône, 286, 1180
Dispositions prises à l'égard des anciens combattants, 1544
Doyle (Feu Gregory), 1522
Droit d'auteur, projet de loi, 71
Elévateurs de Vancouver, 4115
Importation des fraises, 602
Loi de l'impôt sur le revenu, 4337
Loi des pensions, 4196
Radio (Le) aux phares, 2199
Rectification du Compte rendu, 5199
Réduction des tarifs-marchandises, 3212
Région de la rivière de la Paix, 1955
Rémunération des employés parlementaires, 588
Saisie du navire *Pescawha*, 2198
Statut des employés de l'impôt sur le revenu, 3261
Tarif douanier, 3630
Uniformisation des tarifs ferroviaires, 3176
Wagons des chemins de fer Nationaux, 2002

Lanctôt (Roch), Laprairie-Napierville:
Calder (M.) et le comité d'enquête des douanes, 2462
Comptables et le comité d'enquête des douanes 2462
Nationalisation des chemins de fer, 3358

Lapierre (Edmond-Antoine), Nipissing:
Budget, 2984
Discours du trône, 577
Loi de la députation 1924, 1704
Pensions aux vieillards, 1988
Rapport du comité du combustible, 4259
Réclamations pour drawback, 1553

Lapointe (L'hon. Ernest), Québec-Est:
Ajournement de la Chambre, 497, 634, 681, 721, 717, 1208, 1875
Allemagne (L') et la Société des Nations, 1447
Anciens combattants, 1544
Amalgamated Civil Servants of Canada, 1778
Arsenal de Pictou, 1532
Autorisation de compagnies pétrolières, 2913
Appointements des postiers, 3842
Appointements des receveurs de la poste, 3887
Appel à la Chambre, 4013
Banques d'épargnes postales, 4786
Biens des Hongrois, 1779
Bills d'intérêt privé, 5191
Boîtes postales de Cornwall, 2319, 2462
Boulay (H.), 1780, 1875
Bureau de poste à Calgary, 1543
Bureau de poste de Saint-Boniface, 1560
Bureau de poste à Stouffville, 1576
Bureaux de poste qui sont la propriété du Dominion, 2320
Câble transpacifique, 787
Charbonnage de la Nouvelle-Ecosse, 497
Chenal du fleuve Fraser, 1542
Chenal du Saint-Laurent, 1555
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 954, 1116, 1166
Chemin de fer d'Inverness, 1209
Coalition de l'Atlantique-Nord, 4058
Code criminel, 3884, 4100
Codification de la loi des pensions, 877
Comité de sélection, 1039
Comité d'enquête sur les frets maritimes, dépenses, 3893
Comité des chemins de fer nationaux et la Marine marchande, 3592
Comité mixte de la bibliothèque, 1871
Comité mixte des impressions, 1871
Comité sur l'enquête des douanes, 786
Commissaire G. P. MacKenzie, 1509

Lapointe (L'hon. Ernest)—*Suite*
Commission d'économie interne, 190
Commission du port de Chicoutimi, 4099
Compagnie Massey-Harris, 3422
Compagnies à responsabilité limitée, 1523
Compagnies prétendues frauduleuses, 2913
Conseil (Le) municipal de Winnipeg et les sans-travail, 953
Constitution en corporation des cies pétrolières, 2759
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5270
Cook (Andrew B.), 1532
Coût du transport du courrier par chemins de fer, 4002
Crédits des divers départements, 1654
Décès de la reine Alexandra, 234
Décrets du Conseil privé, 1514, 2914
Demande de documents, 2714
Demandes des fonctionnaires, 2001, 2147, 2225
Demandes de renseignements, décrets du conseil, 2278, M. Potvin, 3759
Demande de rescision du rapport du comité de l'agriculture, 2684
Démission du très hon. G. P. Graham et nomination de l'hon. C. A. Dunning, 1207
Dénégation d'une assertion, 684
Dénégation de faits, 696, 1095
Départements administrés par intérim, 852
Dessèchement du lac Sumas, 4784
Destitution d'Alexandre D. King, 3491
Destitution de F. L. Cullen, 1550
Directeur de la poste de Petit-Rocher, 3578
Directeur de la poste à Rigaud, 1553
Discours du trône, 11, 215, 1450
Domicile du juge senior des comtés de Prescott et de Russell, 1556
Dominion Electric Protection Company, 4424
Donaldson (J. A.), 4785
Droit d'appel dans les causes criminelles, 1614
Droit d'administration des fonds publics, 5255
Edifice du National-Canadien projetée à Toronto, 429
Election de l'Orateur, 1
Electrical Engineering Co., 1548
Electric Machinery Manufacturing Co., 1577, 1873
Elévateurs de l'Etat, 3428, de Prince-Rupert, 4455
Elévateurs de tête de ligne, 3895
Eloges de feu Joseph-Edmond Marcile, 236
Elliott (Preston), 1544
Embranchements du National-Canadien, 2812

Lapointe (L'hon. Ernest)—*Suite*
Employés parlementaires, 954
Enquête, pénitencier de Dorchester, 1558
Entrepôt du chemin de fer de Georgetown, 2120
Entrepôt à Leamington, 4263
Exécution à Winnipeg, 807
Exécution à la prison d'Okalla, 1552
Expédition de troupes en Sibérie, 2003
Explication d'une motion, 1119
Exploitation hydraulique de Carillon, 2811
Feuilleton, questions, 876
Fonds de cantine, 1039, 1683
Fonctionnaires de l'Intérieur exemptés de l'impôt sur le revenu, 2225
Frais de publicité, 1520
Friel (James) et les réclamations de guerre, 3784
Gardien du bureau de poste à Louiseville, 4003, 4785
Grève de Winnipeg, 2713, 2759
Gordon (G. N.), 2224
Hôpital Camp Hill, 1899
Hyde (J. Reid) et le bureau du haut-commissaire, 1556
Immeuble des douanes et de la poste à Wallaceburg, 2199
Impression des bulletins de vote, 952
Impressions de l'imprimerie nationale, 1530
Indemnité aux receveurs de poste à la campagne, 3174
Inspecteur des postes dans les Provinces maritimes, 3886, 3952
Législation projetée, 1167
Levés et inspections, chemins de fer, crédits, 4091
Loi de l'immigration, 4023, 4139, 4142
Loi de naturalisation et du Code criminel, 877
Loi de la députation, 1924, 1705
Machines à copier multigraphes, 1563
Médecins et dentistes au service de l'Etat, 1873
Ministère, personnel, 340
Ministres du R.C.S. et des Postes, 2278
Motion de clôture, 1446, 1449
Motion de défiance, 18
Motion posant la question de confiance, 4
Motion relative à la mort de la reine Alexandra, 1206
Motion de renvoi de la suite du débat, 711
Naufrage du *Lusitania*, 853
Niveau des Grands lacs et ports de la baie Géorgienne, 1526
Nomination d'un sénateur, 2914
Pacifique Salvage Co., 1510
Pardon de prisonniers à Prince-Albert, 2861

Lapointe (L'hon. Ernest)—*Suite*
Pension au lieut.-col. O'Meara, 2437
Pensions impériales au Canada et aux Etats-Unis, 875, 1550
Pensions de vieillesse, 496
Pétition demandant l'annulation d'une loi, 2861
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 4598, 4604, 4609
Pétition de propriétaires de terres à Sumas, 3789
Poirier (Pierre), 1680
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5209, 5232
Pont du Second Narrows, 1655
Port de Toronto, 4116
Poste rurale, 3895
Poste rurale entre Leeds et Lyster, 3433
Preston (W. T. R.), 1512
Prêt de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4263
Prime au transport du charbon, 1548
Prix du charbon, 1549
Programme de la session, 3759
Propriétés d'aubains ennemis, 1538
Protection des Esquimaux, 3784
Protestation contre certaines remarques, 4015
Publications répréhensibles au Canada, 875
Publicité pour l'immigration, 545
Rapport de l'honorable W. Pugsley, 1657
Rapport, élection de Rivière-de-la-Paix, 4001
Rapport du surintendant des pénitenciers, dépôt, 137
Recettes provenant des ressources naturelles du Manitoba, 1533
Receveur de la poste de Bonnyville, 1534
E. L. Park, 4262
à Key-Junction, 3949
à Labelle, 1555
à Maniwaki, 4788
à Maryvale, 1554
à Vernal Station, N.-E., 1554
Réclamations de guerre, documents, 1781
Règlement, avis de motion, 1570
motion de défiance, 12
réponse à une question, 1572
résolution soumise, 1800
article 75, que nul débat n'est permis au sujet d'un rapport, 3947
interdiction de mentionner la couronne, 5220
débat précédent, 4014
proposition Stevens, 5138-43
droit de discuter un projet de résolution déjà inscrit au Feuilleton, 4522
parole offensante pour le président, 4016

Lapointe (L'hon. Ernest)—*Fin*
Règlement, question de privilège, 5270-95
respect de la magistrature, 436
amendement et sous-amendement, 4965
Région de Red Lake, 3429
Rémunération des employés parlementaires, 588
Remorqueur contre les incendies du port de Vancouver, 4731
Renseignements divers, chemins de fer Nationaux, 1559
Renvoi de la résolution 349 au comité des subsides, 1732
Réparations pour dommages de guerre, 1550, 4061
Réparations de l'Allemagne, 1449, 1505, 2327, 2463
Représentation du Canada aux Etats-Unis, 301
Ressources naturelles de l'Alberta, 191, 281, 3950, 4005
Revision des Statuts, 853, 1546
Richard (Clovis T.), 3755
Royale gendarmerie à cheval, 2225, effectif en C.-A., 2325, trafic des narcotiques, 2321
Salaires des postiers, 1523
Sanitorium de Fort Qu'Appelle, 1532
Sauvetage, crédits, 2312
Sauvegarde des industries, 3945
Séances du mercredi, 495, 496, 1091, 1296, 1116
Secours aux prisonniers de guerre, 236, 280
Secours aux vétérans, 32
Service de vapeur de l'île Pelée, 4119
"Sesqui-Centennial" de Philadelphie, 3892
Subvention à un cercle canadien de Los Angeles, 1514
Successeur de l'honorable W. Pugsley, 1874
Système de permis des chemins de fer, 4115
Tarif douanier, automobiles, 3672
Tarif des chemins de fer sur les explosifs, 382, 406
Tarifs du télégraphe du Yukon, 4261
Traité de Locarno, 382, 339, 587, 1366,
Traitements des fonctionnaires, 2389, 2759, 2940
Travail et rémunération des détenus dans les pénitenciers, 2126
Traversiers entre Chatham et Douglastown, 1561
Transport de la houille d'Alberta, 381
Transport des prisonniers, 1831
Tribunaux des jeunes délinquants, 3577
Usine de la Dodge Motor Company, 3755
Viaduc et terminus à Toronto, 4003
Vote unique transférable, 4059

Lavigueur (Henri-E.), Québec comté:
Comité des chemins de fer Nationaux et la Marine marchande, 3581

Lennox (T. Herbert), York-Nord:
Cane Manufacturing Co., 1569
Bureau de la poste à Stouffville, 1576
Mur de soutènement à Meaford, 4706
Service Weston-Woodbridge, 3841

Letellier (J.-Etienne), Compton:
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2171
Budget, 3196
Droits sur les automobiles, 2065

Logan (M.), 3489

Langworthy (W. F.), Port Arthur-Thunder Bay:
Service maritime et fluvial, enlèvement des obstacles, 2308

Loggins (W. S.), 5797

Lovie (William James), Macdonald:
Budget, 3392
Etablissement agricole des soldats, 2298

Lucas (William Thomas), Victoria:
Discours du trône, 1048
Enquête du comité des douanes, 4950
Loi des revenus de guerre, 3774
Motion de défiance, 180, 4526
Rémunération des fonctionnaires électoraux dans Athabasca, 2437-38
Ressources naturelles de l'Alberta, 3952, 4004

Macdonald (L'hon. Edward Mortimer), Pictou:
Aciéries Dominion, 4492
Ajournement de la Chambre, amendement, 802
Anciens combattants et la réserve nationale, 808
Armée permanente, 1535, 4461
Budget, 3335
Boulay (H.), 1577
Brigadiers généraux canadiens, 1544
Canadian Red Cross, 4027
Champ de tir à Toronto, 1549
Croix-rouge (La), en Canada, 3884
Comité canadien des obus, 1553
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3590
Dénégation d'une assertion, 686
Discours du trône, 1469
Distinction honorifique des F.E.C., 3260
Doyle (Feu Gregory), 1522

Macdonald (L'hon. Edward Mortimer)—*Fin*
Droits des Provinces maritimes, 2342
Enquête du comité des douanes, 5093
Envoi de troupes à la Nouvelle-Ecosse, 3310
Fortifications de Québec, 4061
Goélette *Eastwood,* 1320
Grades des officiers de l'armée, 1576
Houille de la Nouvelle-Ecosse, 875
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 392
Médecin du R.C.S., 1531, 1535
Motion de défiance, 39, 4527, 4588
Motion posant la question de confiance, 6
Officiers de la marine canadienne et de la marine impériale, 1554
Patrouille aérienne des pêcheries et forêts, 3036
Pensions aux soldats, 1517
Pensions impériales au Canada, 1547
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3095
Règlements de l'aviation, 237
Règlement, respect dû au président, 4018, 4962, 5266
Règlement, amendement et sous amendement, 4969
Règlement, dénégation, 3449
Service d'aviation, 1552, 3429
Situation industrielle à Sydney, 5199
Sous-marins sur la côte Est, 1554
Syndicat d'exploration de la baie d'Hudson, 2528
Tarifs de transport sur le National-Canadien, 2625
Traité avec les Antilles, 4188.

MacDonald (Finlay), Cap-Breton-Sud:
Aciéries Dominion, 4461
Budget, 2990
Discours du trône, 1360
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 390, 420, 787
Importations de houille, 1564
Loi de l'immigration, 4146
Ports et rivières, crédits, 4434
Richesses naturelles de l'Alberta, 2003

Macdonald (John Alexander), King:
Anciens combattants et le réseau national, 808
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1636
Discours du trône, 842, 853
Droits des Provinces maritimes, 2356
Entrepôt, chemin de fer de Georgetown, 2120
Mitchell (A. P.), et les immigrants, 3578
Pêche ou mise en conserves illégale du homard, 1778
Quai à Georgetown, crédits, 4723

Macdonald (John Alexander)—*Fin*
Service du National-Canadien dans l'île du Prince-Edouard, 2939, embranchements, 1564
Service maritime entre Pictou et l'île du Prince-Edouard, 2004
Solomon (F. J.), 4455

Macdonald (John Alexander), Richmond et Cap-Breton:
Discours du trône, 464
Fournitures du National-Canadien, 1545
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 420

MacDougall (Isaac Duncan), Inverness:
Achat de houille par le National-Canadien, 2224
Achats de pupitres et tables, 1560
Budget, 3491
Bureau de placement et l'immigration des mineurs, 3598
Combustible domestique, 2582
Commission des droits des Provinces maritimes, 3599
Discours du trône, 1415
Dragage du port d'Inverness, 2813
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 388, 403
Pensions aux vieillards, 2516
Remises sur les importations de houille, 2327

MacLaren (Murray), Saint-Jean-Albert:
Ajournement de Pâques, 1829
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1921
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4438
Brise-glaces dans le Saint-Laurent, 2578
Bureau de la statistique, crédits, 1863
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4309
Chenal du Saint-Laurent, 1555
Commission des droits des Provinces maritimes, 2067, 4459
Coût des canaux, 1549
Crédit agricole, 3957
Discours du trône, question, 472, 832
Droits des Provinces maritimes, 2333
Edifice publics, Chambre des communes, crédits, 4402
Immigration de la Grande-Bretagne, 719
Livraison du grain par voies navigables canadiennes, 1555
Loi de l'impôt sur le revenu, 4354
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4169
Quai et brise-lames, crédits, 4668
Recettes et coût d'entretien des canaux 1564

MacLaren (Murray)—*Fin*
Salaires et inspection, travail, crédits, 4518
Service de renseignements commerciaux, crédits, 4774
Tarif douanier, bananes, 3631, loi des revenus de guerre, 3794,
Tarif douanier, fils de soie artificielle, 3662
Traité avec les Antilles, 1835, 4179
Vol à l'immeuble de l'Etat à Saint-Jean, 3896

MacLean (Alfred E.), Prince:
Budget, 2733, 3433
Crédit agricole, 3958
Discours du trône, 1485
Edifices publics, crédits, 4115
Tarif douanier, 3618
Traité avec les Antilles, 1764, 1850

Maclean (William Findlay), York-Sud:
Aciéries Dominion, 3391
Acoustique de la Chambre, 1685
Administration et exploitation des élévateurs, crédits, 4749
Budget, 3358
Bilan annuel des chemins de fer Nationaux, 3727
Bills d'intérêt privé, affaires de divorce retardées par leur discussion, 5154
Bureau de la statistique, crédits, 1861
Canadian Dexter P. Cooper, Co., 3888
Canal Welland, crédits, 4392
Chenal maritime du Saint-Laurent, crédits, 4081
Comité relatif à l'élevage du bétail, 3920
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5341
Discours du trône, 479, 841
Eaux (Les) de la rivière Niagara et les travaux de protection, 3903
Election de l'Orateur, 2
Electric Machinery Co., 2006
Etat (L'), la houille et l'électricité, 2589
Enquête du comité des douanes, 5094
Enquête sur l'approvisionnement du combustible, 1597
Feuilleton, questions, 876
Grève de Winnipeg, 4057
Législation du divorce et les travaux de la Chambre, 4229, 4242
Pensions aux vieillards, 2523
Pouvoirs électriques dans l'Ontario, 2209
Red Lake and Northwestern Ry. Co., 4554, 4760, 4880, 5157
Résolution relative aux impôts, 1659, 1668
Tarif dournier, automobiles, 3667, 3686
Traitements, Chemins de fer et Canaux, 4072

MacNutt (George Taylor), Colchester:
Bureaux de chemins de fer Nationaux pour la division d'Halifax, 3757
Discours du trône, 1368
Droits des Provinces maritimes, 2359
Edifices publics, Chambre des communes, crédits, 4402
Industrie sidérurgique de la Nouvelle-Ecosse, 4124
Logan (M.) et le Sénat, 3489
Quai de Portapique, 2582

Macphail (Agnes C.), Grey-Sud-Est:
Causes principales des guerres, 2779
Classement des œufs, 4202
Enquête du comité des douanes, 5180
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 408
Motion de défiance, 109
Pensions aux vieillards, 2557
Travail et rémunération des détenus dans les pénitenciers, 2121

McClenaghan (Stewart), Ottawa:
Bronson Co., 5080
Discours du trône, 1203, 1209
Edifices publics, crédits, 4414
Inspection des poids et mesures, crédits, 4783
Loyers, entretien, etc., Travaux publics, 4420
Possession d'armes, 4843
Retraite des fonctionnaires, 3141

McGibbon (Peter), Muskoka-Ontario:
Administration et exploitation des élévateurs, 4764
Ajournement de la Chambre, 641
Appointements et dépenses imprévues, ports du Dominion, 1628
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1907, 1914, 2170, 2403, 2531
Budget, 2740
Bureaux d'immigration en pays étrangers, 1563
Canal d'assainissement de Chicago, 1889
Conseil des recherches scientifiques et industrielles, crédits, 4777
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2266
Demande de renseignement, 877
Déshydratation des fruits et des légumes, crédits, 3880
Discours du trône, 1316, 1323
Edifices publics, Chambre des communes, crédits, 4401
Etablissement agricole des soldats, 2286
Frais d'entretien des bateaux de la douane et répression de la contrebande, 1687

McGibbon (Peter)—*Fin*
Fruits, crédits, 2240
Gatineau Transmission Co., 4759
Grève en Grande-Bretagne, 3356
Home Bank, 3488
Inspection de chargement, crédits, 2310
Loi de conciliation et du travail, crédits, 4515
Loyers, entretien, etc., Travaux publics, 4430
McQuay (J. F.), 3758
Pensions aux vieillards, 2519, 3844
Pensions viagères, crédits, 2435
Possession d'armes, 4844
Red Lake & Northwest Ry Co., 4763, 5085
Résolution relative aux impôts, 1665, 1670
Service maritime et fluvial, crédits, 2191
Tarif douanier, 3614, automobiles, 3679, capotes, roues et carosseries, 3691, sel de table, 2636
Taxe sur les automobiles, crédits, 3866
Traité de Locarno, 1366, 1831, 3654

McIntosh (Cameron Ross), Battleford-Nord:
Budget, 3142
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4306
Discours du trône, 468, 475, 489, 498, 1496
Rapport du comité des relations industrielles et internationales, 4597
Règlement, 921

Mackenzie (G. P.), 1509, 1567

Mackenzie (Robert), Assiniboia:
Budget, 2805
Droits sur les automobiles, 2035
Réserve de l'Ours-blanc, 4060

McKillop (Hugh C.), Elgin-Ouest:
Budget, 3571
Vitesse des chemins de fer, 4732

McLean (Malcolm), Melfort:
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 1937, 2416
Consommation de blé, question, 1174
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2275
Discours du trône, 230
Droits sur les œufs importés des Etats-Unis, 2139
Etablissement agricole des soldats, 2084
Importations de la British Steel Co., 1555
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5216

McLean (Malcolm)—*Fin*
Résolution relative aux impôts, 1675
Renvoi de la résolution nº 349 au comité des subsides, 1736
Terrain de démonstration du chemin de fer de la baie d'Hudson, 1900

McMillan (Thomas), Huron-Sud:
Budget, 291, 2941
Comité relatif à l'élevage du bétail, 3916
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2270
Discours du trône, 323, 1498
Entente au sujet des abstentions simultanées, 5197
Enquête sur les douanes, question, 2940
Tarif douanier, pulvérisateurs, 3646
Tarifs de transport sur le National-Canadien, 2632
Traité avec les Antilles, 1771

McPhee (George W.), Yorkton:
Budget, 3038
Discours du trône, 582, 588
Harrington (G. S.), 1569
Question de privilège, 2147

McQuarrie (William Garland), New Westminster:
Administration et exploitation des élévateur, crédits, 4748, 4752
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2182, 2409, 2533
Budget, 2814
Canada (Le) et les journaux d'Angleterre, 877
Comités permanents, 2528
Crédit agricole, 3963
Explication sur un fait personnel, 300
Fleuve Fraser, crédits, 4719
Importations et exportations d'œufs, 1563
Patrouille aérienne des pêcheries et forêts, 3035
Pensions aux vieillards, 2546
Pétition des tribus indiennes de la Colombie-Anglaise, 4445
Question de privilège, 724
Règlements douaniers, automobiles, 4665
Revision des Statuts, 853, 1546
Service aérien des pêcheries, 3175
Service maritime et fluvial, enlèvement des obstacles, 2304

McQuay (J. F.), 3758

Mallet (Tiburce), 1569

Malcolm (James), Bruce-Nord:
Enquête sur l'approvisionnement du combustible, 1608
Membres du comité d'enquête sur le combustible, 3170
Ports et rivières d'Ontario, 4705
Quais, jetées, brise-lames, etc., du Manitoba, crédits, 4713
The Agent's Insurance Co., 2386
Traité avec les Antilles, 1761, 4181

Maloney (Martin J.), Renfrew-Sud:
Budget, 3256, 3262

Manion (L'hon. Robert James), Fort William:
Aciéries Dominion, 4493
Ajournement de la Chambre, 726
Administration et exploitation des élévateurs, crédits, 4754
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1624
Automobiles, 1447
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2163, 2423
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4439
Budget, 2645
Bureaux du réseau de l'Etat à Toronto, 1510, 1526
Canal d'assainissement de Chicago, 338, 385, 1504
Canalisation du Saint-Laurent, 787
Carrick (M.), 3315
Carte électorale, remaniement, 1705
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4303
Chemins de fer Nationaux et favoritisme politique, 4666
Chemin de fer Red Lake and Northwestern, 4001
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3587
Commissaires du port de Chicoutimi, 3856
Commission des grains et la loi de pension, 3948
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2275
Constitutionalité du mode de formation du cabinet, 5297
Crédit agricole, 3849
Crédits des divers départements, 1564
Divers crédits, douanes, 1651
Discours du trône, 1464
Dragage de la rivière du Loup (en haut), crédits, 4691

Manion (L'hon. Robert James)—*Fin*
Droit d'administrer les fonds publics, 5246, 5260
Edifices publics, crédits, 4403, 4409
Edifice des chemins de fer Nationaux à Toronto, 3183, 4266
Elévateurs de l'Etat, 3428
Elévateur de Prince-Rupert, 1542, 4118, 4455
Enquête du comité des douanes, 5071
Etablissement agricole des soldats, 2285, 5199, 5208
Expédition des grains par les ports canadiens, 1541
Frais des bateaux garde-côtes et service de répression, 1652
Grève de Winnipeg, 4041, 4046, 4056
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 396
Impôt sur le revenu, 3757
Importation de spiritueux, 1553, 1569, 1679
Loi de l'immigration, 3847, 3849
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4148, 4165
Loi des revenus de guerre, 3774
Ministre du R.C.S. et des Postes, 2278
Motion de défiance, 22, 117
Pensions aux vieillards, 1958, 2506, 3845
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3111
Place Connaught, 2912.
Possession d'armes, 4843
Publications répréhensibles, 875
Question de modification de tarif, 2707
Questions et réponses en duplicata, 3785
Règlement, avis de motion, 1571
respect dû au président, 4016
l'expression "fausse", 4011
Règlement, proposition Stevens, 5141
amendement et sous-amendement, 4867
réponse à une question, 1572
Renvoi de la résolution n° 349 au comité des subsides, 1730
Réseau (Le) National et le transport du grain pour Québec, 1367
Résolution relative aux impôts, 1665
Système national de banque, 2452
Tarif douanier de 1907, 3596
Tarif douanier (Le) et le cultivateur, 3650
Tarif douanier (Le) et le gagne-petit, 3478
Tarif douanier, 3609, automobiles, 3686, capotes, roues et carrosseries, 3689, fils de soie artificielle, 3658, loi des revenus de guerre, 3794, 3814
Traité avec les Antilles, 1773
Traitements et frais, Douanes, 1638
Traitements des fonctionnaires, 4625
Valeurs des chemins de fer Nationaux, 4133
Vente des œufs au Canada, 191

Marine, 1534, 1507
Achat de houille, 1510
Accident sur le lac Erié, 1741
Accidents mortels dans le port de Vancouver, 1655
Adjudication d'une fourniture de plomb de marine, 1900
Appareils radiophoniques, 1520
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4263, 4388, 4436, 4495, 4830, 5199
Bac transbordeur à Chatham, 1568
Bateau-phare du récif sud-est, 3758
Brise-glaces dans le Saint-Laurent, 2578
Chenal du fleuve Fraser, 1542
Chenal du Saint-Laurent, 1555
Chenal Leamington, poste de signaux, 3175
Classement du blé, 3893
Commissaires du port de Chicoutimi, 3784, 3856, 3095
Commissaires du port de Montréal, 3577
Commissaires du port de Québec, 3577
Commission du port de Québec, 2685
Commission du port de Vancouver et achat d'un élévateur, 1513, 3893, 4261
Construction de deux navires à Prince-Rupert, 1536
Dépôt de rapport, 3165
Destitution du gardien du phare de Pointe-Torbay, 2327
Donaldson (J.-A.), et le poste de maître de port à Kingsville, 2530, 4785
Dragage de la jetée du grain à Vancouver, 1530
Ecole de navigation, crédits, 2302
Elévateurs de Prince-Rupert, 1516, 1565
Elévateurs de Vancouver, 1514, 3892, 4115, 4264, 4457
Employés de la commission du port de Vancouver, 2598
Enregistrement des navires, 2302
Exportation du grain par voie de Vancouver, 3755
Gardien du phare à Carleton, 4118
Héroïsme du capitaine Fried, 1542
Honoraires d'ingénieurs au port de Vancouver, 1525
Inspection de chargement, crédits, 2308
Loi de la marine marchande, 3895, 4665
Mallet (Tiburce), 1569
Niveau des Grands lacs et les ports de la baie Géorgienne, 1526
Port de Kingsville, maître de port, 4118, 4266
Port de Toronto, 4116
Premier Gold Mining Company, 4663
Radio aux phares, 2199
Rapport du département de la Marine et des Pêcheries, dépôt, 137

Marine—*Fin*
Recettes provenant des ressources naturelles du Manitoba, 1533
Règlements canadiens du cabotage, 1566
Remorqueur contre les incendies du port de Vancouver, 4731
Renvoi d'un rapport au comité, 2577
Sauvetage, crédits, 2310
Secours aux marins, crédits, 2302
Service aérien des pêcheries, 3175
Service de vapeur de l'île Pelée, 4119
Service de sauvetage à Longue-Pointe, 1542
Service maritime et fluvial, crédits, 2190
Service maritime et fluvial, enlèvement d'obstacles, 2304
Subventions pour le service, entre Pictou et l'île du Prince-Edouard, 2004
Travaux de protection à Blairton, 1568
Traversier entre Chatham et Douglastown, 1561

Marine marchande, 1507, 1534
Achat de houille, 1510
Canadian Navigator, 2005
Chauffe au pétrole, 1525
Loi de la Marine marchande, 2633
Marché anglais pour le bétail canadien, 3787
Prix courant et prix de vente des navires de l'Etat, 1565
Service entre le Canada et Cuba, 3036
Tarifs de la marine marchande, 2007
Vente de navires, 1523, 2006

Marcile (Feu Joseph-Edmond):
Eloge, 236

Marcil (L'hon. Charles), Bonaventure:
Ajournement de la Chambre, amendement, 795
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2151
Budget, 2686
Canadian Dexter P. Cooper Company, 3888
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4223
Comité des impressions, 2462, 2527
Crédit agricole, 3955
Discours du trône, 2515
Dominion Electric Protection Company, 4553
Edifices publics, Chambre des communes, crédits, 4403
Enquête sur l'approvisionnement de combustible, 1603
Enquête du comité des douanes, 5183
Frais d'entretien des garde-côtes et répression de la contrebande, 1690
Pensions aux vieillards, 2550

Marcil (L'hon. Charles)—*Fin*
Règlement, expression "achat", 812
amendement et sous-amendement, 4867
Tarifs de transport sur le National-Canadien, 2609

Marshall (Duncan), 1517, 5193

Maybee (Milton Edgar), Northumberland:
Appointements des fonctionnaires des chemins de fer Nationaux, 1536
Demande d'un dossier, 3175
Gardien du pont du canal Murray, 3895
Hanna (John), 1780, destitution, 3699
Traitements des fonctionnaires parlementaires, 1568

Meighen (Le très hon. Arthur), Portage la Prairie:
Aciéries Dominion, 4476
Administration des douanes, 719, 785, 1113, 2222, 2948, 4058, 4727, 4954, 4976, 4992
Acoustique de la Chambre, 1685
Affaires de la Chambre, 2386, 3140, 3759, 3886
Ajournement de la Chambre, 496, 676, 715, 720, 1724, 785, 801, 1208
Ajournement de Pâques, 1829, 1875
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1617
Approvisionnements de combustible, 497
Automobiles, 3142
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 1904, 1909, 2148, 2158, 2390
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4437, 4838
Beurre importé d'Australie, 1208
Bénéfices industriels, 3870
Bilan annuel des chemins de fer Nationaux, 3745
Bill relatif au Pacifique-Canadien, 1506
Budget, 2148, faux rapport, 2764, question, 2319
Canal d'assainissement de Chicago, 1890, 1894
Canada (Le) et la Conférence Internationale du commerce, 3786
Canada (Le), et la politique étrangère de l'Empire, 1578
Canadian Dexter P. Cooper Company, 3890
Charbon, disette, 429, de l'Alberta, 807
Chemin de fer Joliette & Northern, 4423
Chemin de fer Rouyn, 1781
Chemins de fer Nationaux, garanties des valeurs, 4004
Chemins de fer, tarifs, 3084
Coalition de l'Atlantique-Nord, 4058
Code criminel, 4730
Commissaires du service civil, 5127

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Suite*
Commission consultative du tarif, 1902, 2000, 2121, 2148, 2197
Comité de sélection, 990, 1039
Composition du cabinet, 1504
Concession des terrains pétrolifères, 2913
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2274
Crédit agricole, 3956
Décès de la reine Alexandra, 235
Démission du très honorable G. P. Graham et nomination de l'honorable Charles Dunning, 1207
Discours du trône, 199, 345, 1076, 1453
Dominion Electric Protection Company, 4424
Dominion Express Company, 2304
Dragage de la rivière du Loup (en haut), crédits, 3690
Droits des Provinces maritimes, 2378
Droits sur les œufs importés des Etats-Unis, 2132, 2142
Durham (Lord), buste, 2860
Eloge de feu Joseph-Edmond Marcile, 236
Election de l'Orateur, 2
Energie électrique de l'Ontario, 2218
Entrepôts frigorifiques, 2234
Etablissement agricole des soldats, 2074, 2088, 2279
Etat (L'), la houille et l'électricité, 2598
Exécutions à Winnipeg, 808
Exportation de bois à pâte, 3759
Exploitation hydraulique de Carillon, 2530, 2811
Exploitation de la main-d'œuvre industrielle, 1713
Fait personnel, 300, 475, 498, (M. Kennedy), 2146
Goélette *Eastwood,* 1320
Gouvernement, démission, 5128, législation et loi des revenus de guerre, 3770, 4366
Gouverneur général, 2861
Grève de Winnipeg, 2713, 2759, 4038
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 413, 423
Impôt sur le revenu perçu de 1919 à 1925, 2581
Impression des bulletins de vote, 952
Industrie laitière, 2105
Loi de la députation 1924, 1706
Loi du divorce, 3035
Loi de l'immigration, 2810, 4008, 4021
Loi des réserves forestières et des parcs, 3861
Mercredi des cendres, 993
Mesures du Gouvernement les lundis, 3784, 3840
Ministère, composition, 339
Ministre des Postes, 2633

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Suite*
Modifications au budget, question, 3090, 3176, 3211, 4366
Motion posant la question de confiance, 4, 175
Motion de défiance, 11, 81, 153, 154, 157, 4528
Motion de renvoi de la suite du débat, 711
National-Canadien, cession de privilèges, 1577
Opium et drogues narcotiques, 2577
Pensions aux vieillards, 1682, 2495, 2556
Pensions impériales au Canada, demande de renseignements, 2278
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3093, 3941, 4001, 4598, 4644, 4651
Ports et rivières de l'Ontario, crédits, 4699
Port de Matane, crédits, 4682
Port de Vancouver, débours, 1568
Projet hydraulique de Carillon, 2464
Question de privilège, 405, 4931, 5061
Rapport de l'auditeur général, 430, question, 498
Rapport du comité de l'agriculture, 378?
Rapport du comité des ordres permanents, 4553
Rapport du comité des chemins de fer et de la Marine marchande, 4447
Rapport Duncan, 5046
Red Lake and Northwestern Raiway Company, 4878
Règlement, avis de motion, 1570
l'expression "achat", 811
reconstitution du comité des subsides, 1125
fait personnel, 1740, 1776
question de privilège, 341, 2147, 4007, 4728
allusion aux délibérations d'un comité, 852
appel de la décision du président, 4012, 4015
citations des débats de la session, 1096
motion posant la question de confiance, 9
question a trop d'ampleur, 875
réponse à une question, 1572
acceptation d'une dénégation, 655
accusation précise, 436
amendement, 1824
rappel doit être formulé avec précision, 4014
radiation d'une résolution, 4005
respect dû au président, 1794
l'expression "fausse", 4102
procédure à suivre, 1723
déclaration inexacte, 4898
parole offensante, 1111, 4017, 4962
question étrangère aux débats, 4961
projet de résolution encore inscrit au Feuilleton, 4522
amendement et sous-amendement, 4965, 5100
Règlement de la Chambre 4460

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Fin*
Renvoi de la résolution nº 349 au comité des subsides, 1731
Représentation de l'Ontario dans le ministère, 2713
Ressources naturelles de l'Alberta, 4005, correspondance, 4005
Salaire légal minimum, 1655
Sauvegarde des industries, 3943, 3944
Sénat (Le) et les pensions aux vieillards, 4454, réforme, 4058
Situation des chemins de fer Nationaux (question), 1028
Tarifs de la Marine marchande, 2010
Tarif douanier, préférence britannique, 3760
Taxe sur les automobiles, crédits, 3865
Traité avec les Antilles, 1749, 1833, 1850
Traité d'Australie et prime sur le beurre, 1322
Traité de Locarno, 382, 587, 1503
Traités internationaux, 4795
Traitements et frais, Douanes, 1638
Transport de la houille d'Alberta, 381
Vote d'un douzième provisoire, 1831

Mercier (Joseph-A.), Laurier-Outremont:
Discours du trône, 1481
Enquête du comité des douanes, sous-amendement, 5122

Mercier (Paul), Saint-Henri:
Enquête sur les douanes, 1113, 1320, 4724, 4847
Question de privilège, 757
Saisies de douane, 1536
Société des caisses de retraite, 2707.

Messervey (John Albert), Queen:
Budget, 2674

Mewburn (L'hon. Sydney Chilton), Hamilton-Est:
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3582
Discours du trône, 1483
Publications répréhensibles, 1447

Millar (John), Qu'Appelle:
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 1912, 2430
Budget, 2752, 2760
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 1578, 4249, 4274
Déboursés pour la guerre, 1280
Discours du trône, 372
Droits des Provinces maritimes, 2347
Etablissement agricole des soldats, 2298
Excès d'humidité dans le grain, 1448
Fruits, crédits, 2237

Millar (John)—*Fin*
Insuffisance du poids du grain, 1509
Laboratoire de recherches sur les grains, 1508
Loi des grains, crédits 4741
Propagation du poisson, 4664
Résolution relative aux impôts, 1667, 1772

Minkler (L. W.), 2580

Morand (Raymond), Essex-Est:
Ajournement de la Chambre, amendement, 76
Appareils radiophoniques, 1530
Appointements et dépenses imprévues, ports du Dominion, 1631
Automobiles, 2025
Budget, 2705, 3350
Compagnies à responsabilité limitée, 1523
Exportation par le port de Windsor, 1518
Frais des bateaux de la douane et service de répression, 1653, 1688
Fruits, crédits, 2246
Permis d'immigrer, 1874
Ports et rivières de l'Ontario, crédits, 4704
Préférence douanière de la Nouvelle-Zélande, 1093
Tarif douanier, automobiles, 3684, cornes, distributeurs, etc., 3697, sel de table, 3625
Traitements et frais, Douanes, 1644

Morin (L.-S.-René), Saint-Hyacinthe-Rouville:
Coleman (James M.), 3307
Commercial Mutual Fire Insurance Company, 3357
Eloge de feu Joseph-Edmond Marcile, 236
Quebec, Montreal and Southern Railway Company, 4758
Traités internationaux, 4813

Motherwell (L'hon. William R.), Melville:
Assurance de l'Etat sur le bétail, 2812
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 1933, 2167
Beurre importé d'Australie, 1208
Classement des œufs, 4209
Classement du beurre et du fromage, 2201
Classement et importation des œufs, 1557
Comité relatif à l'élevage du bétail, 3929
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2265
Criblures, achats, 3756, 4124, documents, 3887
Déshydratation des fruits et légumes, crédits, 5879
Discours du trône, 244, 859
Edifices publics, crédits, 4404, 4414
Enquête du comité des douanes, sous-amendement, 5101

Motherwell (L'hon. William R.)—*Fin*
Enquête sur les parcs à bestiaux de Calgary, 4457
Entomologie, crédits, 3882
Entrepôts frigorifiques, 2226
Exécution de la loi des primes, crédits, 1852
Exportations de bétail en Grande-Bretagne, 1506, 2198
Exportation de chevaux, 3037, 4786
Expédition du bétail par la Marine marchande, 4059
Fermes annexes, et sous-stations expérimentales, 3431
Ferme expérimentale de Harrow, 4119
Ferme expérimentale de Lacombe, 2812
Feux de forêt près du lac Cold, 4329
Fonctionnaires de la division de l'industrie animale, 1777
Fruits, crédits, 3235
Industrie laitière, crédits, 2104
Importation de fraises, 4197
Importation de moutons reproducteurs, 3842
Importation de plantes et de bulbes, 3356
Importations de semence de trèfle, 157
Inspection de chargements, crédits, 2309
Marshall (Duncan), 1517
Marquage des œufs, 1718
Minkler (L. W.), fonctions, 2580
Motion de défiance, 4547, 4559
Mûrissement de whiskey importé au Canada, 1536
Permis d'immigration, 1657
Pertes d'animaux à la ferme expérimentale centrale, 2710
Politique fiscale du premier ministre, amendement, 5234
Poudres arséniées sur les arbres fruitiers, 587
Recettes des fermes expérimentales, 2121
Station d'expérimentation à Fredericton, 1532
Syndicat de vente du bétail, 3842
Tarifs de la Marine marchande, 2012
Terrains de démonstration riverains du chemin de fer de la baie d'Hudson, 1900
Traité avec l'Australie, plaintes, 853
Troupeaux certifiés, 4118
Tuberculose bovine, 1901, canton indemne, 3358
Vente du beurre australien et néo-zélandais, enveloppes employées, 2002, étiquettes, 2002

Mullins (Henry Alfred), Marquette:
Ajournement de la Chambre, 674
Appointements et dépenses imprévues, ports du Dominion, 1623
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2157

Mullins (Henry Alfred)—*Fin*
Avances aux soldats-colons, 2401, 2534
Avance de 12 millions à la commission du port de Montréal, 4390
Budget, 3405
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4235
Comité relatif à l'élevage du bétail, 3912
Discours du trône, 237, 254, 284
Etablissement agricole des soldats, 2104, 2286
Exécution de la loi des primes, crédits, 1856
Expédition du bétail par la Marine marchande, 4059
Exportation des bestiaux en Grande-Bretagne, 1093, 1505
Fait personnel, 4521
Frets sur le bétail, 3143
Grève de Winnipeg, 4040
Inspection de chargements, crédits, 2309
Loyers, entretiens, etc., Travaux publics, 4432
Marché anglais pour le bétail canadien, 3787
Preston (W. T. R.), 1512
Quais, jetées, brise-lames, etc., du Manitoba, crédits, 4712
Soldats-colons, 2104, 2266, 2401, 2534
Tarifs de la Marine marchande, 2007, 2013
Tarifs de transport sur le National-Canadien, 2618

Murphy (Thomas Gerow), Neepawa:
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 1922
Avances aux soldats-colons, 2402, 2533
Budget, 3370, 3379
Canal de la Trent, crédits, 4077
Canal de Welland, crédits, 4074
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2579, crédits, 4324
Crédit agricole, 3964
Etablissement agricole des soldats, 2099, 2297
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4148, 4166
Loi des revenus de guerre, 3773
Soldats-colons, 2099, 2297, 2402, 2533

Murray (Le colonel F. J.), 3596

Neill (Alan Webster), Comox-Alberni:
Achats de houille par la Marine marchande, 1510
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 3148
Avances aux soldats-colons, 2392, 2544
Classement des œufs, 4204, 4461

Neill (Alan Webster)—*Fin*
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2269
Crédit agricole, 3970
Discours du trône, 904
Droit sur les œufs importés des Etats-Unis, 2129
Enquête du comité des Douanes, 5032
Enquête sur l'approvisionnement de combustible, 1602
Etablissement agricole des soldats, 2079, 2092, 2284, 5200
Exploitation de la main-d'œuvre industrielle, 1707
Fruits, crédits, 2246
Gouverneur général, 2860
Immigration chinoise, 1508
Immigration d'institutrices japonaises, 991
Immigration japonaise, 1508
Loi de la Marine marchande, 3895
Loi des revenus de guerre, 3765
Marquage des œufs, 1716
Motion de défiance, 4564
Patrouille aérienne des pêcheries et forêts, 3036
Pensions aux vieillards, 496, 1512, 1975, 2502, 2514, 2570, 3845
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3114
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5226
Rapport de la commission du rétablissement civil des soldats, 1656
Salaire minimum d'après la loi, 1586
Sauvetage, crédits, 2313
Sénat (Le) et les pensions aux vieillards, 4448
Soldats-colons, 2079, 2092, 2284, 2392, 2544, 5200

Nicholson (George Brecken), Algoma-Est:
Ajournement de la Chambre, 637, question, 760
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1626
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2165
Avances aux soldats-colons, 2406
Bilan annuel des chemins de fer Nationaux, 3715
Budget, 2763
Bureau de la statistique, crédits, 1867, 4775
Carte électorale, remaniement, 1703
Code criminel, 4109
Chemins de fer Nationaux, frais d'établissement, 1553, valeurs, 4128

Nicholson (George Brecken)—*Fin*
Chemin de fer de la baie d'Hudson et Port Nelson, 3654, 4224, 4236
Commissaires du port de Chicoutimi, 4098
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3589
Conseil des recherches scientifiques et industrielles, crédits, 4782
Crédit agricole, 3879
Développement de l'énergie électrique sur le Saint-Laurent, 3488
Discours du trône, 1073, 1267
Exécution de la loi des primes, crédits, 1855
Exploitation de la main-d'œuvre industrielle, 1710
Gisements de fer natif, 1568
Grève de Winnipeg, 4052
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 398
Loi de conciliation du travail, crédits, 4512
Loi des grains, crédits, 4736
Niveau des Grands lacs et les ports de la baie Géorgienne, 1526
Pensions aux vieillards,, 2524
Pensions viagères, crédits, 2436
Propriétés d'aubains ennemis, 1538
Question de privilège, 1333
Rapport du National-Canadien, question, 2388
Réclamations de guerre, 2329, documents, 1781
Red Lake and Northwestern Railway Company, 4881
Règlement, proposition Stevens, 5144
Règlement, insinuations, 3113
Réparations allemandes, 2463
Représentation parlementaire, 898
Résolution relative aux impôts, 1678
Service maritime et fluvial, 2194
Tarif douanier, 4031
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3811, 3818
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 1780
Traitements, Chemins de fer et Canaux, 4065
Traitements et frais, douanes, 1643

O'Neill (J. R.), Témiscamingue-Nord:
Budget, 3338
Canal d'assainissement de Chicago et création d'un lac, 1741
Chemin de fer de Rouyn, 1781, 1874
Commission des chemins de fer, crédits, 4079
Concessions de sables pétrolifères, 3894
Discours du trône, 1436
Grève de Winnipeg, 4054
Loi de la députation (1924), 1706

O'Neill (J. R.)—*Fin*
Loi de l'impôt sur le revenu, 4340
Red Lake and Northwestern Railway Company, 4882

Orateur (M. l'), L'honorable Rodolphe Lemieux:
Ajournement de la Chambre, amendement, 717
Amendement à la motion d'ajournement de la Chambre, 703
Appels de la décision du président, 4013
Automobiles (Les) et les terrains du Parlement, 4732
Avance de l'heure, 2224
Bourinot sur les questions posées à l'appel de l'Ordre du jour, 3600
Compte rendu, omission, 498
Coutume de la Chambre après la motion d'ajournement, 1725
Darke (F. N.), démission, 1206
Décès de la reine Alexandra, 1091, 1775, 3257
Discours du trône (dépôt du), 10
Discussion de la personnalité d'un membre, 3116
Durham (Lord), buste, 2860
Election, 1614
Election de l'Orateur, 3
Election du ministre des Chemins de fer, 1775
Election du ministre du Travail, 2319
Election du Premier ministre, 1502
Election de Rivière-de-la-Paix, 3171, 3173
Employés parlementaires, 954
Enquête du comité des douanes (sous-amendements), 5189
Enregistrement du vote des membres, 3950
Explication, un incident, 1831
Fonctionnaires d'élection dans Arthabasca, 2860
Gouvernement, démission, 5128
Hansard, pages absentes, 3952
Harvey (A.), 5196
Hommage à un artiste canadien, 3758, 3840
Impression des bulletins, élection de Prince-Albert, 990
Impressions du Parlement, 2319
"Machine à voter", 786
McDonald (Charles), démission, 190
Message du Gouverneur général, 1775
Pétition relative aux aveugles, 2437
Quebec, Montreal and Southern Railway Company, 4758
Question de privilège, liberté des membres, 4931
Rapport du comité des chemins de fer et de la marine marchande, 4448
Rapport du comité des ordres permanents, 4553

Orateur (L'hon. Rodolphe Lemieux)—*Suite*
Rapport du directeur général des élections, 2319
Rapport Duncan, 5046
Rapport relatif à l'élection de Rivière-de-la-Paix, 4000
Rectification du Compte rendu, 5199
Red Lake and Northern Railway Company, 4763
Règlement, 1111, 1736, 1794, 4962
accusation de faire obstacle aux délibérations de la Chambre, 4574
accusation précise, 431, 436
ajournement de la Chambre, 748
allusion à la magistrature, 689, 1117
allusion à un débat antérieur, 4044
allusion aux délibérations d'un comité, 851
amendement, 1824, et sous-amendement, 4970, 5100
amendement à la motion principale, 5232, 5235
appel des motions, 1573
avis de motion, 1570, 5320
citation des débats de la session, 603, 1096
débat irrégulier, 4451
déclaration au sujet de destruction de documents, 686
déclaration non conforme aux faits, 4898
décision antérieure, 4590-92
dénégation, 421, 755, 1095, 3449
dénégation du ministre, 689
discussion des crédits, 4573
discussion sur un sujet dont la Chambre n'est pas saisie, 1112
droits et frais de bills, 4260
enquête sur l'administration des douanes, 785
expression: "achat", 515, 813
expression: "blocage", 861
expression: "destiné à induire en erreur", 3525
expression: "jeter du discrédit sur un membre du Parlement", 4037
expression: "machine à voter", 786
expression: "manque de sincérité, 4918
expression: "valets", 4450
fait personnel, 695, 1740, 1776
houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 474
imputation de motifs, 2771, 5300
mentionner la couronne, 5223
irrégularité de la lecture d'un document, 3598
l'article 39, 386
l'article 75, nul débat n'est permis au sujet d'un rapport, 3948
lecture d'un discours, 921
lecture du texte d'une pétition, 2386

Orateur (L'hon. Rodolphe Lemieux—*Fin*
Règlement et la protection de la minorité, 4045
l'orateur ayant la parole, 2865
motion d'ajournement, 691
motion de défiance, 12
motion d'un intérêt privé, 5154
motion posant la question de confiance, 9
nom du Gouverneur dans un discours, 5301
paroles injurieuses, 5061
pétition, élection de la Rivière-de-la-Paix, 3128, 4599, 4600
procédure, 1723, 4229
projet de résolution encore inscrit au Feuilleton, 4523-24
proposeur d'une motion, 683
proposition d'amendement, 3889, 5890
proposition Stevens, 5144
mettre en doute les motifs d'un membre, 4045
question à l'étude devant un comité, 2940
question au début de séance, 385
question demandée par des députés, 3491
question de privilège, 340, 725, 757, 852, 2147, 4007, 4728, 4729, 5271, 5294, 5297
question de privilège, décision, 1118
question discutée, 921, 5224
question d'une assertion, 330
question étrangère au débat, 4961
questions politiques, provinciales, 3381
question de trop d'ampleur, 875, 876
radiation d'une résolution, 4005
reconstitution du comité des subsides, 1727
renvoi de la résolution n° 349 au comité des subsides, 1739
répudiation d'une déclaration par M. Meighen, 655
réponse à une question, 1571, 1572
résolution soumise, 1800
respect dû aux membres de la Chambre, 1105
retrait d'une expression, 733
vote exprimé, 5345
Remerciements pour condoléances offertes à Mme Marcile, 1039
Retrait de résolution, 3785
Sanction royale, 2120, 2144, 3307
Séance du mercredi, 113
Service de protection de la Chambre, 2759, 3788, 3863
Service de nettoyage de la Chambre, 2911, 3141
Session, ouverture, 3
Traduction des débats, 4003
Vacance dans Middlesex-Ouest, 1501

Orateur suppléant (M. William Duff):
Règlement, article 438C en discussion, 3689
priorité dans les débats, 4291, 4292
2269, 4016, 4018, 5266
discussion d'une question déjà débattue, 2085
l'expression "fausse", 4012
l'expression "manquer à son devoir", 5268
question discutée, 3260
Revenus de guerre, projet de loi modificateur, 4365

Pacific Salvage Company, 1510

Parent (Georges), Québec-Ouest:
Bill concernant le chemin de fer interprovincial de la baie James, 1635
Bills d'intérêt privé, 1875, 3353
Budget, 3251
Décrets en conseil promulgués par l'ancien ministère, 5199
Immigrants atteints de la lèpre, 3355
Immigration aux Etats-Unis, 1511
Motion de défiance, 18
Prorogation de délai pour la réception des bills et pétition, 1898
Rectification, 690

Park (E. L.), 4262

Parlement:
Comité des impressions, 2462, 2527
Dissolution, 5346
Législature (15e) 1re session, 1
Ouverture de la session, 3
Service de police, 2759

Pêcheries:
Commission biologique, 3841
Concession, I. Wilson, 1569
Patrouille aérienne des pêcheries et forêts, 3035
Pêche de l'éperlan dans la baie de Bouctouche, 1567
Pêche du homard, 2814, 2912
Pêche ou mise en conserve illégale du homard, 1778
Piscifacture du lac Harrison, 1899
Propagation du poisson, 4664
Refus de permis de pêche à la nasse à Castalia, 2329
Robichaud (Alphonse-G.), 2004

Peck (Edward Armour), Peterborough-Ouest:
Discours du trône, 1277

Pensions de vieillesse, 496, 1512, 1535

Perley (L'hon. sir George Halsey), K.C.M.G., Argenteuil:
Agrandissement de la place Connaught, 3379
Ajournement de la Chambre, amendement, 784, 788
Allemagne, admission dans la Société des nations, 1447
Automobiles, 2940, 3142
Belle-Rivière, 5195.
Bureau du haut commissaire à Londres, 2003
Canada (Le) et la politique étrangère de l'empire, 1801, 1824
Commission du câble du Pacifique, 787, 1567
Demande de rescision du rapport du comité de l'agriculture, 2685
Discours du trône, 288
Dragage du port d'Amherstburg, 5193
Droit d'administrer les fonds publics, 5250, 5261
Emprunt fédéral, 4126
Exploitation hydroélectrique de Carillon, 2686
Hyde (J. Reid) et le bureau du haut commissaire, 1556
Impôt sur le revenu des entreprises canadiennes, 4336
Loyers, entretien, etc., Travaux publics, 4421
Monument national sur la place Connaught, 1091
Permis de bateau traversier, 5193
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3120
Règlement, interdiction de mentionner la couronne, 5220
Tarif douanier, 5608, loi des revenus de guerre, 3810
Traité avec les Antilles, 1754

Perras (F.-W.), Wright:
Beaudry (E.-F.), 3260
Budget, 2910

Pettit (George Hamilton), Welland:
Canal Welland, 1547
Discours du trône, 460, 481
Frais d'entretien des garde-côtes, et répression de la contrebande, 1697

Postes:
Amendement à la loi des Postes, 31
Appointements des postiers, 3841
Banques d'épargnes postales, 4786
Blanchet (J.-C.), 3355
Boîtes postales de Cornwall, 2319, 2462
Brisay (Sydney des), 4004
Bureau d'Adamsville, 1568
Bureau de Calgary, 1543

Postes—*Fin*
Bureau de Rigaud, 1707
Bureau de Saint-Boniface, 1560
Bureau de Stouffville, 1576
Bureaux dans le comté de Russell, 2583
Bureaux qui sont la propriété du Dominion, 2320
Câble transpacifique, 787, 1567
Coût du transport des courriers par chemin de fer, 4002
Destitution d'Alex. D. King, 3491
Destitution de F. L. Cullen, 1550
Franchise postale, 2462
Gardien du bureau de poste à Louiseville, 4002, 4785
Gauthier (Louis), 1567
Grève de Winnipeg, et des fonctionnaires, 2759
Indemnité aux receveurs de poste à la campagne, 3174
Inspecteur dans les Provinces maritimes, 3886, 3952
Inspecteur du service postal d'Edmonton 4120
Journaux et périodiques, 2002
Marques sur les enveloppes, 3038
Ministre des postes, 2633, question, 2278
Objets postaux, inscriptions, 2529
Permutation des fonctionnaires, 4732
Poirier (Pierre), 1580
Poste rurale, 3895
Poste rurale entre Leeds et Lyster, 3433
Postiers, salaires, 1523
Publications répréhensibles, 875, 1447
Receveur:
Appointements, 3886
Key-Junction, 2329, 3949
Kingsville, 3757
Bonnyville, 1534, 1780
Labelle, 1554
Maniwaki, 4788
Maryvale, 1554
Park (E. L.), 4262
Petit-Rocher, 3578
Pierreville, 3261
Rigaud 1553, 1875, 2007
Vernal Station (Nouvelle-Ecosse), 1554
Révocation d'Alex. D. Smith, 1568
Timbres bilingues, 3893
Timbres-poste, 2464
Transport du courrier de Liverpool (N.-E.) à Western Head, 3261
Service postal ambulant, 3378
Subventions pour le transport des dépêches entre Pictou et l'île du Prince-Edouard, 2004

Pouliot (Jean-François), Témiscouata:
Ajournement de la Chambre, 770
Bureau de la statistique, crédits, 1869
Budget, 2971
Constitutionnalité du mode formation du cabinet, 5328
Correspondance, 2653
Discours du trône, 1476
Enquête du comité des douanes, 5093
Explication sur un fait personnel, 1775
Pensions aux vieillards, 2521
Règlement, lecture d'un discours, 921
Règlement, rester dans la question, 973
Revendication de l'honneur des membres de la droite, 2099
Système de "promotion universelle", 3597
Traduction des Débats, demande de renseignement, 4003

Power (Charles Gavan), Québec-Sud:
Avances aux soldats-colons, 2405
Commission des chemins de fer, crédits, 4078
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3584
Enquête du comité des douanes, sous-amendement, 5126
Fortifications de Québec, 4005, 4061
Loi de l'immigration, 4140
Motion de défiance, 113
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 3127, 4621, 4623, 4657, 4660
Ports et rivières de l'Ontario, crédits, 4702
Possession d'armes, 4844
Règlement, accusation de faire obstacle aux délibérations de la Chambre, 4574
Renvoi d'une pétition au comité des ordres permanents, 3141
Taxe sur les bénéfices, 3080
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3815

Premier Gold Mining Company, 4663

Président de la division ecclésiastique de Lethbridge (Le), 1507

Preston (W. T. R.)

Price (Otto Baird), Westmoreland:
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3589
Crédit agricole, 3854
Discours du trône, 917
National canadien, divulgation de renseignements, 3490
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 399
Quai et brise-lames, crédits, 4669
Rand (Ivan C.), 1522

Price (Otto Baird)—*Fin*
Tarif sur les marchandises, question, 3211
Tarifs, voyageurs de l'Ouest aux Provinces maritimes, 3599
Trafic et propriétés des chemin de fer Nationaux,, 3141
Transatlantique *Regina*, 2278
Traverses et ballast des chemins de fer Nationaux, 2812

Quebec, Montreal and Southern Railway Company, 4758

Quinn (Felix Patrick), Halifax:
Budget, 3573
Comité d'enquête sur le combustible, 3167
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3589
Discours du trône, 431
Elévateurs d'Halifax, 4263
Entrepôts frigorifiques, 2235
Envoi de soldats à la Nouvelle-Ecosse, 3309
Motion de défiance, 4521
National-Canadien, accidents, 2388
Nomination d'un sénateur, 2914
Ports et rivières, crédits, 4435
Provinces maritimes, droits, 1862
Sauvetage, crédits, 2316

Rand (Ivan C.), 1522

Recensement:
Déclaration de la nationalité aux énumérateurs, 3952
Recensement du Manitoba, du Saskatchewan et de l'Alberta, 1552

Red Lake and Northwestern Railway Company, 3090, 4554, 4760, 4877, 5080, 5154

Rétablissement civil des soldats:
Achat d'une terre au nom de Georges Tarrant, 2580
Anciens combattants, 1544, secours, 32
Bureau de la commission agricole des soldats à Winnipeg, 4454
Commission, rapport, 1614
Cook (Andrew B.), 1532
Davis (Veuve Geo.-A.), 1566
Doyle (Feu Gregory), 1522
Fonds de cantine, 1039, 1683
Hôpital Camp Hill, 1899
Loi des pensions, 3758, 4196
Médecins et dentistes au service de l'Etat. 1535, 1873
McQuay (J. F.), 3758
Pensions, 1517, impériales, 1550, 4059
Pension au colonel F. J. Murray, 3596
Rapport, dépôt, 191
Rétablissement des soldats dans la vie civile, crédits, 4520

Rétablissement civil des soldats—*Fin*
Sanatorium de Fort-Qu'Appelle, 1532
Secours aux pensionnaires de guerre, 236, 280, 1567
Traitements des médecins, 1531

Reine Alexandra, décès, 234, 1775

Rhéaume (Joseph-T.), Jacques-Cartier:
Enquête du comité des douanes, sous-amendement, 5121

Richard (Clovis-T.), 3755

Rinfret (Fernand), Saint-Jacques:
Commission du port de Montréal, 4840
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5308
Discours du trône, 341
Enquête du comité des douanes, 5730
Milice active, crédits, 5244
Motion de défiance, 4583
Question de privilège, 734
Règlement de la Chambre, 691, 733

Robb (L'hon. James Alexander), Châteauguay-Huntingdon:
Abstention de voter, 814
Aciéries Dominion, 4471
Ajournement de la Chambre, 735, 784
Auditeur général, 337, 430, 498, 586, 808, 993, 1166, 1366, dépôt de rapport, 764
Automobiles, 1528, 1903, 3142
Banques, inspecteur en chef, 2582
Beurre importé d'Australie, 1208, 2002, statistiques, 511
Billets du Dominion, émission, 1563
Budget, 2733, question, 1683, 2319, 2464, modification, question, 3090, 3176, 3211, 3258
Bureau de la statistique, crédit, 1856, 4775
Bureau de vérification, 2938
Bureaux du réseau de l'Etat à Toronto, 1510, 1526
Bonanza Creek Mining Company, 1507
Canadian Dexter P. Cooper Company, 3888
Canal Welland, 1555
Canaux (Coût des), 1549
Casey (Maurice), 2005
Chemin de fer de Rouyn, 1521
Pacifique-Canadien, bill, 1506
Chemin de fer d'Inverness, 1251, 1367, 1543
Clause du dumping et le beurre d'Australie, 2067
Coalition des lignes de navigation sur les Grands lacs, 2001
Commissaires du commerce, 1576
Commission agricole des soldats, 3579
Commission consultative du tarif 1574, 3489, 4665, 4733

Robb (L'hon. James Alexander)—*Suite*
Commission des chemins de fer, wagon spécial, 1549
Commission du tarif, délibération, 4120
Commission de vérification, 2582
Commission du port de Montréal, 4839
Compagnies prétendues frauduleuses, 1954
Comité de la marine et des pêcheries, 3257
Comité de sélection, 990
Communication entre les deux rives du Saint-Laurent, 382
Conseil des recherches scientifiques et industrielles, crédits, 4777
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5319
Crédit agricole, 3849, 3952, 5203
Crédits, date de la discussion, 1502
Déclaration de la nationalité aux énumérateurs, 3952
Délégation de Pembroke, 2713
Dénégation de faits, 696
Dette nationale, 4456
Discours du trône, 374, 826, 1151
Documents, renseignements, 4266
Droits de douane, Nouvelle-Zélande, 1575
Droit sur les œufs importés des Etats-Unis, 2130
Droit sur le sucre brut, 2004
Elévateur, Halifax, 3757, 4263
Elévateur, Port-Arthur, 3420
Elévateurs, 4768
Elévateurs, Prince-Rupert, 1517, 1542, 1565, 3757
Employés de chemins de fer à Mont-Joli, 1566, 1656
Emprunt fédéral, 4057, 4124
Enquête du comité des douanes, 5170
Enquête sur l'industrie pétrolière, 1566
Excès d'humidité dans le grain, 1448
Expédition de grain par les ports canadiens, 1515, 1541
Expédition de grain de Montréal, 1529
Exportation du bois à pâte, 1781; droits, 1657; prohibition, 1575
Exportation du grain, 3896
Fabriques de fusils de chasse, 3141
Goélette *Eastwood*, 1320
Grain importé par voie des ports canadiens et américains, 1513
Grains emmagasinés dans l'élévateur d'Edmonton, 3036
Home Bank, 235, 1901, 4118
Hôtel Scribe, 1556
Houille, consommation au Canada, 1526
Importation de ficelle d'engerbage, 1534
Importation d'œufs des Etats-Unis, 2712
Importation de pianos usagés, 4197
Importation de produits agricoles, 3596

Robb (L'hon. James Alexander)—*Suite*
Importation de serrures et accessoires, 1533
Importations des Etats-Unis, 3262
Importations et exportations d'œufs, 1563
Importations de peaux et de laine brutes, 1527
Importations de soieries, 3431
Industrie de l'acier de la Nouvelle-Ecosse, 4124
Inspection des poids et mesures, crédits, 4783
Laboratoire de recherches sur les grains, 1508
Loi de l'exploitation de l'électricité et des fluides, crédits, 4775
Loi de finances provisoire, 1831, 1955, 3139, 4458
Loi des grains, crédits, 4388, 4733
Loi de l'impôt sur le revenu, 4380
Loi de pension du service civil, 3378, 3886
Loi de retraite du service civil, 3577
Loi des primes, exécution, crédits, 1851
Loi des revenus de guerre, 3761, 4151
Marine marchande, achat de houille, vente de navires, 1507, 1511, 1523, 1534
Marquage des œufs, 1722
Mercredi des cendres, 993, 899
National-Canadien à Trois-Rivières, 1506
appointements, 1536
cession de privilège, 1577
charbon, 1546
concessions de Détroit, 1684
dette, 1524
édifice à Toronto, 474, 497
fourniture, 1545
fournitures de traverses, 156
frais d'établissement, 1563
gare d'Elmsdale, 1533
transport de grain pour Québec, 1367
tarif de transport, 2624
Préférence douanière de la Nouvelle-Zélande, 1093
Permis pour l'exportation du grain à Vancouver, 1528
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5239
Port de Vancouver, administration, 1575
Portiers, salaires, 1523
Preston (W. T. R.), 1512
Programme de la Chambre, 3140
Prorogation de délai pour la réception des bills et pétitions, 1898
Quai d'Enfield, réparation, 1533
Quai et brise-lames, crédits, 4673
Rand, Ivan Co., 1522
Recensement du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, 1552
Receveur de poste à Pierreville, 3261
Réclamation au sujet de l'insuffisance de poids du grain, 1509

Robb (L'hon. James Alexander)—*Suite*
Reconstitution du comité des subsides, 1735
Rectification, 743
Red Lake and Northwestern Railway Company, 4763
Rendement des excédents en poids et qualités, 1562
Règlement, l'expression "achat", 812
Règlement, reconstruction du comité des subsides, 1726
Réorganisation du bureau de l'auditeur général, 1525
Résolution relative aux impôts, 1663
Rétablissement de l'étalon d'or, 3887
Retraite des fonctionnaires, 3141
Revenu fédéral, 4117
Service maritime entre Pictou et l'île du Prince-Edouard, 2004
Service de renseignements commerciaux, crédits, 4769
Service de la statistique, 3430
Service de vérification, 2712
Soldes non réclamés dans les banques, 1558
Soumission pour les obligations fédérales, 1513
Système national de banque, 2450
Tarif de la Marine marchande, 2011
Tarif sur les beurres, 1504
Tarif des douanes de 1907, 3595
Tarif douanier, 3600, modification, question, 2707
Tarif douanier, amers d'angusture, 3643, automobiles, 3664, bananes, 3267, cacao et chocolat, 3624, capotes, roues et carrosseries, 3689, chapeaux, 3653, cornes, distributeurs, etc., 3697, drawbacks, 3655, feuilles laminées de fer ou d'acier 3644, fils de soie artificielle, 3656, fruits, 3627, lampes de sûreté, 3652, loi des revenus de guerre, 3789, machines et appareils, 3655, mèches et déchets de soie artificielle, 3655, moteurs et leurs pièces, 3653, muscade et macis, 3625, pièces en fonte et en acier, 3651, préférence britannique, 3760, pulvérisateurs, etc., 3645, sel de table, 3625, sucre, 3634
Taxes de guerre, 1537
Trafic-marchandises et recettes du Pacifique-Canadien, 2120
Traité avec l'Australie, 1094, 1509, 3654
Traité d'Australie et prime sur le beurre, 1298, 1322, 1368
Traité avec les Antilles, 1680, 1745, 1769, 1772, 1774, 1837, 1840, 1844, 1846, 4176, 4197
Traitements et frais, douanes, 1639
Transport du courrier de Liverpool (N.-E.) à Western Head, 3261

Robb (L'hon. James Alexander)—*Fin*
Transport du grain entre Buffalo et Port Colborne, 2578
Uniformité des prix de transport, 1563
Valleyfield, dragage, crédits, 4697
Vente en gros des fruits et le réseau National, 1534
Versements sous le régime des lois de pension et de retraite, 1521
Voitures de voyageurs du National-Canadien, 1546

Robichaud (Alphonse-G.), 2004

Robichaud (J.-G.), Gloucester:
Canadian Dexter P. Cooper Company, 3888
Coalition relative aux pommes de terre, 1562
Discours du trône, 611
Droits sur les automobiles, 2024
Enquête du comité des douanes, 4934
Suffrage (Le), question, 1470

Robinson (Sidney C.), Essex-Ouest:
Budget, 3483
Main-d'œuvre à la frontière, 1550

Rodrigue (P.)., 4788

Rogers (L'hon. Robert), Winnipeg:
Avances aux colons établis sur les terres de la couronne, 2174
Budget, 3129
Bureau de la statistique, crédits, 1860, 4775
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4225
Comité des chemins de fer et la Marine marchande, 3592
Commission du port de Montréal, 4389, 4436, 4497, 4833
Conseil municipal de Winnipeg et les sans-travail, 952
Crédit agricole, 3967
Criblures, 3433, achats, 3756, 4123, documents, 3887
Discours du trône, 315, 1458
Edifices publics, crédits, 4397, Chambre des communes, 4402
Elévateurs, 4765
Enregistrement des navires, 2303
Loi des grains, 4388, 4735
Loi des pensions, 3758
Loyers, entretien, etc., Travaux publics, 4419, 4421
Pensions aux vieillards, 2433, 2578
Ports et rivières, crédits, 4433, 4723
Ports et rivières de l'Ontario, crédits, 4698
Protection des animaux, 3784
Quais et brise-lames, crédits, 4667

Rogers (L'hon. Robert)—*Fin*
Quais, jetées, brise-lames, etc., du Manitoba, crédits, 4711
Rivière du Loup (en haut), dragage, crédits, 4690
Sauvetage, crédits, 2311
Service maritime et fluvial, crédits, 2190
Service de police aux édifices du Parlement, 2579
Service de renseignements commerciaux, crédits, 4768
Tarif douanier, drawbacks, 3655
Valleyfield, dragage, crédits, 4697

Ross (Arthur Edward), Kingston:
Avances aux soldats-colons, 2534
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4319
Chicago, canal d'assainissement, 338, 954
Combustible, comité d'enquête, 3167
Commissaires du commerce, 1576, 1657
Commission biologique, 3841
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3593
Concurrence industrielle, 2221
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2267
Discours du trône, 1478
Droits sur les automobiles, 3142
Eaux de la rivière Niagara et travaux de protection, 3905
Eclairage électrique à la campagne, 3647
Edifices publics, crédits, 4405
Eglise Méthodiste libre au Canada, 5130
Election de Rivière-de-la-Paix, 3759
Enregistrement des navires, 2302
Exécution de la loi de 1916 imposant les bénéfices industriels, etc., crédits, 3867
Loi de conciliation et du travail, crédits, 4516
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4165
Loi des revenus de guerre, 3764
Loyers, entretien, etc. Travaux publics, 4420
Pensions impériales au Canada, 1550
Permis de bateau traversier, 5193
Pont et chaussée à La Salle, 2464
Pouvoirs électriques dans l'Ontario, 2214
Représentation du Canada à la Société des Nations, 3261
Sauvegarde des industries, 3938
Sauvetage, crédit, 2315
Secours aux pensionnaires de guerre, 281
Service maritime et fluvial, enlèvement d'obstacles, 2305
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3790

Ross (J. Gordon), Moose Jaw:
Budget, 2780
Bureau de la statistique, crédits, 1859
Comité des obus, 1553
Discours du trône, 1274
Edifices publics, crédits, 4407
Expédition du bétail en Grande-Bretagne, 3197
Loi des grains, 4388

Rowe (Wm. Earl), Dufferin-Simcoe:
Budget, 3024
Elévateur n° 3 du port de Vancouver, 4457
Expédition de chevaux de la Saskatchewan, 3036
Syndicat d'exploration de la baie d'Hudson, 2527

Russell, John E. Company, 2550

Ryckman (L'hon. Edmond Baird), Toronto-Est:
Ajournement de la Chambre, amendement, 762
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1628
Commission du port de Montréal, 4390
Exploitation de la main-d'œuvre industrielle, 1710
Règlement, proposition Stevens, 5144
Taxes sur les ventes, 1564
Tarif douanier de 1907, 3596
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3814, 3839

Ryerson (Robert Edwy), Brantford:
Appointements et dépenses imprévues par les ports du Dominion, 1632
Budget, 3002
Importation de ficelle d'engerbage, 1534
Tarif douanier, bananes, 3628
Traité avec les Antilles, 1839
Traitements des fonctionnaires, 2387

Sanderson (Frederick George), Perth-Sud:
Budget, 3179
Canal d'assainissement de Chicago, 1894
Commissions des grandes routes, crédits, 4079
Discours du trône, 293

Santé:
Immigrants atteints de la lèpre, 3355
Loi de l'opium et drogues narcotiques, 4148, 4164, 4197, 2577, 3884
Rapport, dépôt, 191, 4196

Sealright Co., 3377

Secrétariat d'Etat:
Allemagne, réparations, 2327, 2463, 2913
Biens des Hongrois, 1779
Biens des sujets ex-ennemis, 1954, rapport, 1780
Commercial Mutual Fire Ins. C., 3307
Commission d'enquête sur les réclamations des Provinces maritimes, 1954
Compagnies à responsabilité limitée, 1523
Compagnies prétendues frauduleuses, 2913
Compagnies pétrolières, corporations, 2759, 2913
Canadian Dexter P. Cooper Co., 3888
Demande de renseignements, 3759
Dominion Express Co., 2144
Elections, service des concierges d'écoles, 4124
Electrical Engineering Co., 1548
Electric Machinery Manufacturing Co., 1577, 1873, 2006
Fonctionnaires de l'Etat, demandes, 2001, 2147, 2225, traitements, 2940, 3035
Friel (James) et les réclamations de guerre, 3784
Grande loge orangiste de l'Am. Brit., 3258, 3330
Guide parlementaire, crédits, 5244
Loi concernant le président de la division ecclésiastique de Lethbridge, 3399
Lusitania (Naufrage du), 853
Massey Harris (Cie), 3432
Propriétés d'aubains ennemis, 1538
Pugsley (L'hon. W.), rapport, 1657
Réclamations de guerre, 2329, documents, 1781
Relevé des emplois soustraits à l'application de la loi du s.c., dépôt, 806
Réparations de guerre, 4061
Secrétaire du Gouverneur général, crédits, 5244
Sociétés des caisses de retraite, 2707
Subsides aux Provinces, 2437
Successeur de l'hon. W. Pugsley, 1874

Séguin (Paul-Arthur), L'Assomption-Montcalm:
Budget, 3032
Marques sur les enveloppes, 3038
Timbres bilingues, 3893

Sénat:
Logan (M.) et le Sénat, 3489
Nomination d'un sénateur, 2914
Pensions aux vieillards, 4448
Réforme du Sénat, 4058
Vacance dans la représentation, 2813

Senn (J. M. C. P.), Haldimand:
Adjudication en faveur des Cayugas, 899
Canal Welland, 1555
Gordon (G. N.), 2224
Indiens des Six Nations, 1779, 2710, députation, 1873
Port de Maitland, jetée, 1560
Recettes et frais d'exploitation du National Canadien, 2199

Service civil:
Casey (Maurice), 2005
Commission du s.c., 3141, question, 3489, dépôt du rapport, 3755
Commissaires du s.c., 5127, démission, 2990
Exemptions de la loi, 1567
Fonctionnaires de l'Etat, nominations, 3260, reclassement, 2121, retraite, 3141, 4120, traitement, 2387, 2388, 2940, 3035, 3259, 4265, 4521
Loi de pension, 3378, 3886, 3948, prorogation du délai, 4731
Loi de retraite, 3577, 5192
Personnel de la commission, 2583

Sexsmith (Edward James), Lennox-Addington: 3896, 3949, 4059

Shaw (Le capt.), prétendue déclaration, 4265

Short (Harry B.), Digby-Annapolis:
Crédit agricole, 3953
Discours du trône, 1422
Entrepôts frigorifiques, 2231
Fruits, crédits, 2239
Programme des Provinces maritimes, 3456
Service maritime et fluvial, crédits, 2191

Simpson (Thomas Edward), Algoma-Ouest:
Amiante au Canada, 2200
Brevets canadiens, 2201
Corps royal d'aviation au Manitoba, 1561
Journaux et périodiques, 2002

Smith (Robert K.), Cumberland:
Aciéries Dominion, 4463
Appointements et dépenses imprévues pour les ports du Dominion, 1633
Budget, 2914
Crédit agricole, 3962
Discours du trône, 225, 1488
Droits des Provinces maritimes, 2335
Entrepôts frigorifiques, 2233
Houille de la Nouvelle-Ecosse, 1117
Smith (Alex. D.), 1568, 3491
Tarifs de transport sur le National-Canadien, 2614
Traité avec les Antilles, 1763
Traitements, Ch. de fer et Canaux, 4065

Smoke (Franklin), Brant:
Budget, 2979
Reboisement des réserves indiennes, 2813

Snag Proof Limited, 1536

Solomon (F. J), 4455

Speakman (Alfred), Red-Deer:
Discours du trône, 332
Motion de défiance, 164

Spence (George), Maple Creek:
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1923
Budget, 2699
Commission consultative du tarif, 3488, 4120
Discours du trône, 458
Enquête du comité des douanes, 5147
Entrepôts frigorifiques, 2234
Loi des revenus de guerre, 3765
Marquage des œufs, 1721
Pictonian (Le), 1569
Port d'Halifax, améliorations, 4003
Port de Toronto, 4116
Transport du grain entre Buffalo et Port Colborne, 2578
Vente en gros des fruits et le Réseau national, 1534
Viaduc et terminus à Toronto, 4003

Spencer (Henry Elvins), Battle River:
Banques d'épargne postales, 4786
Billets du Dominion, émission, 1563
Crédit agricole, 3953
Crédit pour le transport du charbon, 4263
Dette nationale, 4456
Emprunt fédéral, 4127
Exécution de la loi de 1916 imposant les bénéfices industriels, etc., crédits, 3874
Fait personnel, 741
Home Bank, 4118
Incendie forestier de Cold Lake, 4006, 4329
Soldes non réclamés dans les banques, 1558
Système National de banque, 2447
Tarif douanier, drawbacks, 3655

Stansell (John Lawrence), Norfolk-Elgin:
Budget, 3152
Droits antidumping sur le beurre et les fruits d'Australie, 3213, 3257
Importation de fraises, 4391
Loi des revenus de guerre, 3767
Motion de renvoi de la suite du débat, 711
Ports et rivières de l'Ontario, crédits, 4704
Secours de chômage, 2007
Service de sauvetage de Long Point, 1542
Tarif douanier, automobiles, 3688

Stevens (Hon. Henry Herbert), Vancouver-Centre:
Accidents mortels dans le port de Vancouver, 1655
Adjudication d'une fourniture de plomb de marine, 1900
Agent des Indiens à Punnichy, 5196
Agent de répression de la contrebande à Brantford, 1545
Ajournement de la Chambre, 683, amendements, 703, 792
Alcool des entrepôts de distilleries, 586
Barge *Tremblay,* 1566
Bateau *Vagrant,* 5195
Beebe-Junction, saisies des Douanes, 1575
Bisaillon (J. E.), 1549, 1570
Colons sur les terres de la couronne, 1931
Canal Welland, crédits, 4094
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4221
Chenal maritime du Saint-Laurent, crédits, 4085
Code criminel, 4106
Commissaires du port de Chicoutimi, 4096
Commission du port de Montréal, 4389, 4438, 4503
Commission des chemins de fer, crédits, 4093
Commission de l'établissement agricole des soldats, 4122
Commission du port de Vancouver, achat d'un élévateur, 1513
Comité de la marine et des pêcheries, 3257
Compagnie de la baie d'Hudson, 5193
Concessions d'énergie électrique, parcs nationaux, 3894
Convention entre Vancouver et les chemins de fer Nationaux, 3841
Crédit agricole, 2387, 3982, 4058, 5206
Davis (Veuve Geo. A.), 1566, 1568
Douanes, administration en Colombie-Anglaise, 1567
Drague *Mastadon,* 1517
Dragage de la jetée du grain à Vancouver, 1530
Droit d'administrer les fonds publics 5246
Droit de dumping sur le beurre, 5196
Droit de dumping sur les fraises, 5196
Du Condu (J.-A.), 1566
Edifices publics, crédits, 4407
Elections, service des concierges d'écoles, 4124
Elévateurs de Prince-Rupert, 1516
Elévateurs Spillers de Vancouver, 1514, louage, 4264
Enquête sur les douanes, 786, 851, 4848, 4908, 4916, 4920, 4948, 4987, 5022, 5067, 5070, 5112, 5118, 5169
Etablissement agricole des soldats, 1950
Exécution à la prison d'Okalla, 1552

Stevens (L'hon. Henry Herbert)—*Suite*
Expédition de grains par les ports canadiens, 1514
Exportation du grain par voie de Vancouver, 3755
Gaunt (John W.) & Cie, 1566
Greffard (Capitaine Chs.), 4457
Fonctionnaires de l'Etat, 2001, 2147, retraite, 4120, traitements, 2388, 2759, 2940, 3035
Immigration chinoise, 3758
Industrie du fer et de l'acier sur la côte du Pacifique, 4002
Le Roi vs J. F. Simons et autres, 1574
Loi de l'accise, 5192
Loi des eaux de la zone ferroviaire, 4327
Lois de finances provisoires, 4458
Loi de l'impôt sur le revenu, 4330
Loi de pension du service civil, 3378, 3886, prorogation du délai, 4731
Loi de retraite, 3577
Loyers, entretien, etc., Travaux publics, 4430
Marine marchande, 1525
Ministère, explication, 5263
Pacifique Canadien, terrain, 5197
Pêche de l'éperlan dans la baie de Bouctouche, 1567
Pensions aux vieillards, 1998, 2545, 2501
Permis pour l'exportation du grain à Vancouver, 1528
Pont du Second Narrows, 1655
Port de Vancouver, 1575, débours, honoraires d'ingénieur, 1525
Ports et rivières de l'Ontario, crédits 4702
Prix du papier à journal, 1576, 1657
Publications répréhensibles, 875
Question de privilège, 5046
Rapport Duncan, 1570, 5046
Rapport de l'inspecteur douanier Munn, 1567
Rapport de R.-P. Clerk, Douanes, 1566
Rapports de la Royale Gendarmerie Douanes, 1573
Règlement, amendement et sous-amendement, 4967
Règlement de la Chambre, 603, 812, 815, 1571, 1798, 4918, 5140, 5222
Réserve du lac La Selle, terres, 5194
Retrait de résolutions, 3785
Rivière-de-la-Paix (C.-A.), 1568
Rock Island, saisies par les Douanes, 1570
Salle d'exercices militaires de Vancouver, 1531
Sanction pour évaluation trop basse, 1575
Service de répression de contrebande, 1569, nominations, 1573
"Sesqui-centennial" de Philadelphie 3892
Subvention à un cercle canadien de Los Angeles, 1514

Stevens (L'hon. Henry Herbert)—*Fin*
Système de permis de chemins de fer, 4115
Tarif-marchandises de la côte du Pacifique, 3262
Tarif douanier, fils de soie artificielle, 3656, loi des revenus de guerre, 3809
Tarifs de transport sur le National-Canadien, 2617
Traité avec les Antilles, 1772, 4183
Transport du grain entre Buffalo et Port Colborne, 2578
Uniformité des prix des transport, 1563
Wilkinson (Frank), 1575

Stewart (L'hon. Charles A.), Edmonton-Ouest:
Agent Faunt, réserve de Cardston, 4004
Agence indienne à Cardston, 3262, 3355, 3579
Ajournement, obstruction, 1410
Automobiles et le tarif canadien, 3087, 3682
Avances aux colons sur les terres de la couronne, 1903, 2148
Avances aux soldats-colons, 2389, 2530
Bureau de placement et importation de mineurs, 3598
Bureau de la statistique, crédits, 1865
Canada (Le) et les journaux d'Angleterre, 877
Canadian Dexter P. Cooper Co., 3889
Canal d'assainissement de Chicago, 954, 1296, 1504, 1565, 1887
Canalisation du Saint-Laurent, 787, 806
Cathcart (La comtesse de), 1166
Charbon du Collegiate Institute d'Ottawa, 3598
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2579
Chemin de fer de Rouyn, bail, 1269
Combustible domestique, 2582
Commission des lieux et monuments historiques, 2709
Commission d'établissement agricole des soldats, 4455, personnel, 3355, vente de terrains, 3259
Concessions d'énergie électrique, parcs nationaux, 3894
Concessions de gaz naturel et de pétrole, 2990, 2914
Concessions de sables pétrolifères, 3894
Conseil des recherches scientifiques et industrielles, crédits, 4781
Discours du trône, 1461
Détournement des eaux des Grands lacs, 853
Douanes, administration, 2222
Eaux de la rivière Niagara et les travaux de protection, 3902
Energie électrique dans l'Ontario, 2212
Enquête sur l'approvisionnement de combustible, 1599
Enquête sur le combustible, membres, 3166

Stewart (L'hon. Charlse A.)—*Suite*
Envoi de soldats à la Nouvelle-Ecosse, 3263
Etat (L'), la houille et l'électricité, 2596
Etablissement agricole des soldats, achats de terres, 1946, 2071, 2094, 2279, 2711, 2938, 4455, 5200
Etude géologique, Colombie-Anglaise, 2579
Fait personnel, 695
Fonctionnaires de l'Etat, 2121
Forces hydrauliques dans la zone ferroviaire de la Colombie-Anglaise, 4059
Graham (M.), demande d'enquête, 1512
Homesteads de l'Alberta, 3432
préemptions et acquisition, 3578
Hôpital des Indiens dans la Saskatchewan, 3620
Houille de l'Alberta, 807, 899, 991, 1092, 1206, 1322
la Nouvelle-Ecosse, 498, 876, 1092, 1117, 1166, 1207, 3887
transport, 4263
enquête, 991
primes à la production, 1872
au transport, 1548
Incendie forestier de Cold Lake, 4006
Indiens des Six nations, 1779
Cayugas, 899, 954
Immigrants, arrivée à Saint-Jean, 992
des Hébrides, 3895
inacceptables, 992
relevé, 1781
Immigration, canadienne et australienne, 1007
aide, 3260
dépenses, 3354
chinoise, 1508
de la Grande-Bretagne, 718, 787
aux Etats-Unis, 1511
d'institutrices japonaises, 992
japonaise, 1508
Inondations à Stuartburn, 1116
Institution Barnardo et l'immigration, 806
Lacouture (Le R.P.) et le fonds indien, 1901
Loi des zones ferroviaires, 4327
de l'établissement des soldats, 3760
de l'exploitation du quartz, 3945
de l'immigration, 2810, 3846, 4007, 4019, 4138
des réserves forestières et parcs nationaux, 3257, 3858
Main-d'œuvre à la frontière, 1550
Marshall (Duncan), 1517
Mineurs gallois, 2760
de la Nouvelle-Ecosse, 787
Mitchell (A. P.), et les immigrants, 3578
Motion de défiance, 4332, 4245
Nouvelle estimation des terres de soldats, 1321

Stewart (L'hon. Charles A.)—*Fin*
Patrouille aérienne de la forêt, 3143
Pensions aux vieillards, 2526
Pétition concernant l'élection de la Rivière-de-la-Paix, 3102
Pétition des tribus indiennes de la Colombie-Anglaise, 4455
Raffinerie à Lethbridge, 933
Reboisement, 2938
Réserve indienne, 2813
de Cardston, 3896
de Fort-Alexandre, 1322, 1366
des Six nations, 2710
députation, 1837
du lac aux Oignons, fonctionnaires, 2710
de l'Ours-Blanc, 4060
Réserves indiennes du lac La Selle, 2581, 3759, 3782
Ressources naturelles de l'Alberta, 2003
Secours aux sans-travail, 1321
Service de l'immigration à Windsor, 4455
géodésique, 3353
topographique, 3354
Sexsmith (E. J.), 3896, 3949, 4059
Tarrant (George), 2580
Terrains de l'Etat à Battleford, 3431
Terrains réservés pour fins scolaires, 3783
Terres des soldats, 1117, 1298, 1320, 4260
Traité avec les Antilles, 4187
Vente des veaux sur la réserve des Piégans, 1528
Zone de sables pétrolifères de l'Alberta, 3355

Stewart (Hugh Alexander), Leeds:
Etablissement agricole des soldats, 1952
Exploitation de l'énergie hydroélectrique sur le Saint-Laurent, 1567
Hotel Scribe, 1656
Industrie laitière, 2107
Importations de fromage, beurre et œufs, 1511
Loi de l'immigration, 3848, 4008, 4140
Pensions impériales au Canada, 1547, 1568, 4059, et aux Etats-Unis, 874
Pensions viagères, crédits, 2434
Recensement du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, 1552
Tarif douanier, 3619
Traité avec l'Australie, 1561

Stinson (Thomas Hubart), Victoria:
Budget, 3006
Discours du trône, 985

Stirling (Grote), Yale:
Avances aux soldats-colons, 2433, 2540
Coalition du commerce des fruits, 405
Discours du trône, 1019

Sterling (Grot)—*Fin*
Etablissement agricole des soldats, 2072
Fruits, crédits, 2238
Maisons de courtage aux mains de grossistes, 2713, 3599

Stork (Alfred), Skeena:
Administration et exploitation des élévateurs, crédits, 4757-63
Budget, 3235
Comité de la marine et des pêcheries, 3257, rapport, 3165
Pensions aux vieillards, 2506

Sutherland (Donald), Oxford-Sud:
Ajournement de la Chambre, amendement, 713, 741, 743
Automobiles, 1626, 1656
Budget, 2663
Bureau de placement et l'importation de mineurs, 3598
Classement et importation des œufs, 1557
Clause du dumping et le beurre d'Australie, 2067
Comité relatif à l'élevage du bétail, 3933
Contrôle des grains de semence, des produits de pâture, des engrais et subventions aux expositions, 2268
Crédit agricole, 3964
Discours du trône, 808
Droits perçus sur la laine, le bétail, etc., 2583
Droits perçus de 1921 à 1925, 2583
Droits sur les œufs importés des Etats-Unis, 2135
Etablissement agricole des soldats, 2083
Etiquettes employées pour la vente du beur-australien et néo-zélandais, 2002
Fonctionnaires de la division de l'industrie animale, 1776
Frais d'entretien des bateaux de la douane et répression de la contrebande, 1686
Fruits, crédits, 2237
Importation du beurre australien, 2002
Importation de moutons reproducteurs, 3842
Importations de peaux et de laine brutes, 1527
Impressions de l'Imprimerie nationale, 1530
Industrie laitière, 2107
Legislation projetée, 1166
Loi de l'immigration, 4010, 4139
Loi de naturalisation et du Code criminel, 877
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 4175
Marquage des œufs, 1719
Pensions aux vieillards, 1981
Pensions viagères, crédits, 2435

Sutherland (Donald)—*Fin*
Quais, jetées, brise-lames, etc., du Manitoba, 4714
Questions de privilège, 852
Red Lake and Northern Railway Co., 4762
Service de renseignements commerciaux, crédits, 4771
Service maritime et fluvial, 2194
Service de police sanitaire des animaux, 1564
Tarif douanier, 3600
Amers d'angusture, 3643
Cacao et chocolat, 3624
Lampes de sûreté, 3652
Moteurs et leurs pièces, 3653
Muscade et macis, 3625
Pulvérisateurs, etc., 3645
Traité aves les Antilles, 4195
Traité avec l'Australie, 913, prime sur le beurre, 1298

Sutherland (Donald Matheson), Oxford-Nord:
Beurre importé d'Australie, 1208
Discours du trône, 277, 860
Droits des douanes relatifs à la Nouvelle-Zélande, 1575
Grève en Grande-Bretagne, 3357
Red Lake and North-Western Railway Co,, 4877
Traité d'Australie, 1509, prime sur le beurre, 1322, 1368

Sylvestre (Armand), Lac Saint-Jean:
Budget, 3004
Enquête du comité des douanes, 5150
Quai de Saint-Gédéon, crédits, 4694

Thompson (Alfred Burke), Simcoe-Est:
Ajournement de la Chambre, amendement, 783

The Agents Ins. Co., 2550

The Pacific Coast Fire Ins. Co., 2550.

Tobin (Stanley G.), Wetaskiwin:
Administration et exploitation des élévateurs, 4765
Budget, 2879
Classement des œufs, 4208
Discours du trône, 521
Droits sur les automobiles, 2061
Enregistrement du vote des membres, 3949
Loi des grains, crédits, 4747
Loyers, entretien, etc., Travaux publics, 4419
Politique fiscale du Premier ministre, amendement, 5219
Tarifs de transport sur le National-Canadien, 2617

Tolmie (L'hon. Simon Fraser), Victoria:
Administration et exploitation des élévateurs, 4767
Budget, 3467
Comité des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, 3587
Comité relatif à l'élevage du bétail, 3923
Déshydratation des fruits et légumes, crédits, 3881
Discours du trône, 1001
Droit sur les œufs importés des Etats-Unis, 2134
Edifices publics, crédits, 4408
Entomologie, crédits, 3882
Fruits, crédits, 2235
Importation des fraises, 4266
Industrie laitière, 2119
Loi des drogues, infractions, 4788
Pensions aux vieillards, 3844
Pension du colonel Wroughton, 2327
Premier Gold Mining Co., 4663
Royal gendarmerie à cheval, 2225 en Colombie-Anglaise, 2324, trafic des drogues narcotiques, 2320
Sauvetage, crédits, 2312
Service de renseignements commerciaux, crédits, 4773
Service maritime et fluvial, crédits, 2191
Tarif douanier, 3603
mèches et déchets de soie artificielle, 3656
Tarifs sur le beurre, 1504

Totzke (Albert Frederick), Humboldt:
Budget, 2736

Travail:
Beaudry (E. F.), 3260
Bureau de placement et importation de mineurs, 3597
Charbonnages de la Nouvelle-Ecosse, 497
Coalition des agents grossistes courtiers, 2713, 3599, 4122
Comité sur les relations industrielles et internationales, 2683, 2758
Conférence internationale, 4518
Congrès international du travail, 1206
Conseils industriels, crédits, 4519
Conseil municipal de Winnipeg et les sans-travail, 952
Documents et rapports, distribution, 3786
Embauchage de mineurs étrangers, 3701
Exploitation de la main-d'œuvre industrielle, 1707
Grève en Grande-Bretagne, 3356
Grève de Winnipeg, 4032
Impressions de l'Etat, 4120
Impressions et papeterie, crédits, 4520
Loi de conciliation et du travail, crédits, 4512

Travail—*Fin*
Loi de l'enseignement technique, crédits, 4519
Loi des enquêtes sur les coalitions, crédits, 4508
Pensions aux vieillards, 1682, 1956, 2433, 2493, 2545, 2581 3843
Pensions viagères, crédits, 2433
Preston (W. T. R.), 1512
Salaires et inspection, crédits, 4518
Salaire légal minimum 1578, 1655
Secours aux chômeurs, 1116, 1321, 2007
Sénat (Le), et les pensions aux militaires, 4448
Situation industrielle à Sydney, 5199

Travaux publics:
Achats de pupitres et tables, 1560
Arsenal de Pictou, 1532
Automobiles devant les édifices du Parlement, 2529
Bateau traversier, permis, 5193
Belle-Rivière, travaux, 5195
Bois de service utilisé dans les ports, 3175
Brise-lames à Escuminac, 1552
Bureau du haut commissaire à Londres, 2003
Canal Welland, 1547
Chenal du fleuve Fraser, 1542
Criblures, 3433
Dragage à Amherstburg, 4455, 5196
Dragage à Norton-Creek, crédits, 4684
Dragage de Port Credit, 1517
Dragage du port d'Inverness, 2813
Dragage du port de Kingsville, 4120
Dragage de la rivière Courtenay, crédits, 4716
Dragage de la rivière du Loup (en haut), crédits, 4690
Dragage de la Thames, 1778
Dragage à Valleyfield, crédits, 4697
Drague *Mastodon*, 1517
Durand (O.), 2199
Edifice impérial d'Hamilton, 1530
Edifices loués à Ottawa, 3894
Edifices publics, crédits, 4057, 4397
Entrepôt du chemin de fer de Georgetown, 2120
Entrepôt à Leamington, 4262, 4664
Exploitation hydraulique de Carillon, 2812
False Creek, dragage, crédits, 4717
Fleuve Colombie, crédits, 4714
Fleuve Fraser, crédits, 4718
Fonctionnaires, absence, 2121
Fuller (Mary E.), 2005
Fuller (J. W.), 2006, 2666
Galerie nationale, 1366
Industrie du fer et de l'acier sur la côte du Pacifique, 4002

Travaux publics—*Fin*
Immeubles des Douanes et de la Poste à Wallaceburg, 2199
Lignes téléphoniques de Chicoutimi-Saguenay, 1568
Loyers entretien, etc., crédits, 4418
Nicolet, jetée, crédits, 4684
Pelée (Ile), câble, 2529, 4666, 4787
Place Connaught, 2912, agrandissement, 3379, monument, 1091
Pont du Second Narrows, 1655
Pont et chaussée La Salle, 2464
Port d'Amherstburg, 4262
Port d'Esquimalt, crédits, 4717
Port d'Halifax, 4003
Port de Kingsville, 2813
Port de Leamington, 4118
Port de Matane, crédits, 4679
Port de Maitland, jetée, 1560
Port de Sorel, crédits, 4694
Port de Toronto, 4004
Port de Vancouver, 1525
Ports, quais, jetées, crédits, 4675
Ports et rivières, crédits, 4433, 4671, 4720
Ports et rivières de l'Ontario, crédits, 4698
Quais et brise-lames, crédits, 4666
Quais, jetées, brise-lames de Manitoba, 4710
Quai et havre du Bic, 1553, 1780
Quai et havre de New Richmond, 1780
Quai d'Enfield, 1533
Quai de l'île Pelée, 4119, 4664
Quai de Notre-Dame de Pierreville, crédits, 4685
Quai de Paspébiac, crédits, 4686
Quai de Petite-Rivière-Romaine, crédits, 4686
Quai de Pointe-Basse, crédits, 4690
Quai de Portapique, 2852
Quai de Rimouski, crédits, 4690
Quai de Sandy-Bay 2005
Quai de Saint-Antoine de Tilly, crédits, 4694
Quai de Saint-Gédéon, crédits, 4694
Quai de Sainte-Pétronille, crédits, 4694
Quai de Tadoussac, crédits, 4695
Quai des Trois-Rivières, crédits, 4695
Sable et déblais de la baie de Toronto, 2686
Salle d'exercices militaires de Vancouver, 1531
Service d'ascenseur, 2530
Service de bac entre Fitzroy-Harbour et Quyon, 4003
Saint-Lawrence Pulp and Paper Company, 4457
Téléphoniste à Beaver-Lodge, 2712
Vol à l'immeuble du Gouvernement à Saint-Jean, 3896
Wright (R. C.), absence, 2006, 2121, 2666

Tummons (William Ernest), Hastings-Sud:
Budget, 3292
Dettes et impôts de l'Etat, 1564
Importations de serrures et accessoires, 1533
Renseignements au sujet de documents, 4266

Vallance (John), Battleford-Sud:
Budget, 2750, 3295
Droits sur les automobiles, 2055
Tarif douanier, 3607

Verville (J.-Achille), Lotbinière:
Budget, 3383

Ward (William John), Dauphin:
Avances aux soldats établis sur les terres de la couronne, 2163, 2431
Etablissement agricole des soldats, 1952, achats de terre, 1565, 2711
Loi du divorce, 3034
Ressources naturelles du Manitoba, recettes, 1533
Tarif douanier, 3616

White (John Franklin), London:
Exécution de la loi des prisons, crédits, 1852
Impôt sur le revenu perçu de 1919 à 1925, 2580
Impôt sur le revenu, 2810
Mercredi des cendres, 899
Rapport annuel du réseau National, question, 4456
Reboisement, 2938

White (Robert Smeaton), Mont-Royal:
Ajournement de la Chambre, 656
Bilan annuel des chemins de fer Nationaux, 3743
Bureau de la statistique, crédits, 1861
Electric Machinery Campany, 2006
Enquête sur les douanes, 4875, 4989, 5053
Loi des revenus de guerre, 3762
Motion de défiance, 37
Pensions aux vieillards, 1968
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3789

Wilkinson (Frank), 1575

Wilson (Gordon Crooks), Wentworth:
Automobiles, 3038, 4665
Automobiles et camions saisis par le département des Douanes, 1541
Crédit agricole taux maximum, 2581
Edifice Impérial à Hamilton, 1530
Pensions aux vieillards, 2581

Wilson (Lawrence A.), Vaudreuil:
Alcools et spiritueux relativement aux revenus de l'Etat, 4393
Budget, 3557
Indemnité aux receveurs de poste à la campagne, 3174

Woodsworth (James S), Winnipeg-Centre-Nord:
Aciéries Dominion, 4463, 4483
Budget, 3284
Bureaux (Les) de placement et l'importation de mineurs, 3598
Canada (Le), et la publicité étrangère de l'Empire, 1578
Canadian Dexter P. Cooper Company, 3889
Charbonnages de la Nouvelle-Ecosse, 497
Chemin de fer de la baie d'Hudson, crédits, 4250, 4290
Code criminel, 4101
Commission du service civil, 3141
Conférence du désarmement à Genève, 3759
Conférence internationale du travail, crédits, 4578
Conseils industriels, crédits, 4519
Constitutionnalité du mode de formation du cabinet, 5273
Décision (Une) du Conseil privé, 2914
Demande d'enquête de M. Graham, 1512
Discours du trône, 561
Discussion de la personnalité d'un membre, 3115
Droit d'appel dans les causes criminelles, 1614
Edifices publics, crédits, 4409
Embauchage de mineurs étrangers, 3701
Embranchement des chemins de fer Nationaux Young-Prince-Albert, 4392
Emprunt fédéral, 4127
Enquête du comité des douanes, 4951, 5014
Etat (L'), la houille et l'électricité, 2583
Etablissement agricole des soldats, 5200
Exécution à Winnipeg, 807
Expédition de troupes en Sibérie, 2003
Fait personnel, 1903
Fonds des cantines, 1684
Goélette *Eastwood,* 1320
Grève de Winnipeg, 1516,
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 413, 421
Immigrants inacceptables, 992
Immigrants de la Grande-Bretagne, 718
Loi des chemins de fer, 3855

Woodsworth (James J.)—*Fin*
Loi de conciliation et du travail, crédits, 4512
Loi de l'immigration, 4020, 4145
Loi de l'impôt sur le revenu, 4347
Loi des revenus de guerre, 4164
Loyers, entretien, etc., Travaux publics, 4418
Milice canadienne, 4456
Mineurs gallois, 2760
Motion de défiance, 26
Officiers des districts militaires, 4788
Pétition concernant l'élection de Rivière-de-la-Paix, 4613, 1616, 4622, 4637
Pensions aux vieillards, 1963, 2560
Pétition relative aux aveugles, 2386, 2437
Politique fiscale du premier ministre, amendement, 5219
Question de privilège, 5223
Rapport sur l'enquête des douanes, 114
Règlement, 1793
Règlement, l'expression "achat", 811
un amendement et un sous-amendement, 4969
nom du Gouverneur dans une discussion, 5301
Rétablissement de l'étalon d'or, 3887
Retraite des fonctionnaires, 4121
Salaire minimum d'après la loi, 1578
Secours aux vétérans, 32
Service de protection de la Chambre, 3787
Statistique du trafic-marchandises, 2685
Système national de banque, 2438
Tarif douanier, loi des revenus de guerre, 3812
Terrain accordé au Pacifique-Canadien, 5196
Traité entre l'Allemagne et la Russie, 2813
Traités internationaux, 4794
Traitements, Chemins de fer et Canaux, 4070
Travaux de la Chambre, 2387
Tribunaux de jeunes délinquants, 3577

Young (A. MacGillivray), Saskatoon:
Crédit agricole, 5205
Discours du trône, 599
Droits sur les automobiles, 2062
Pensions aux vieillards, 2555
Traité avec les Antilles, 4187

Young (Edward James), Weyburn:
Droits des Provinces maritimes, 2333
Enquête du comité des douanes, sous-amendement, 5111
Etablissement agricole des soldats, 2102, 2297